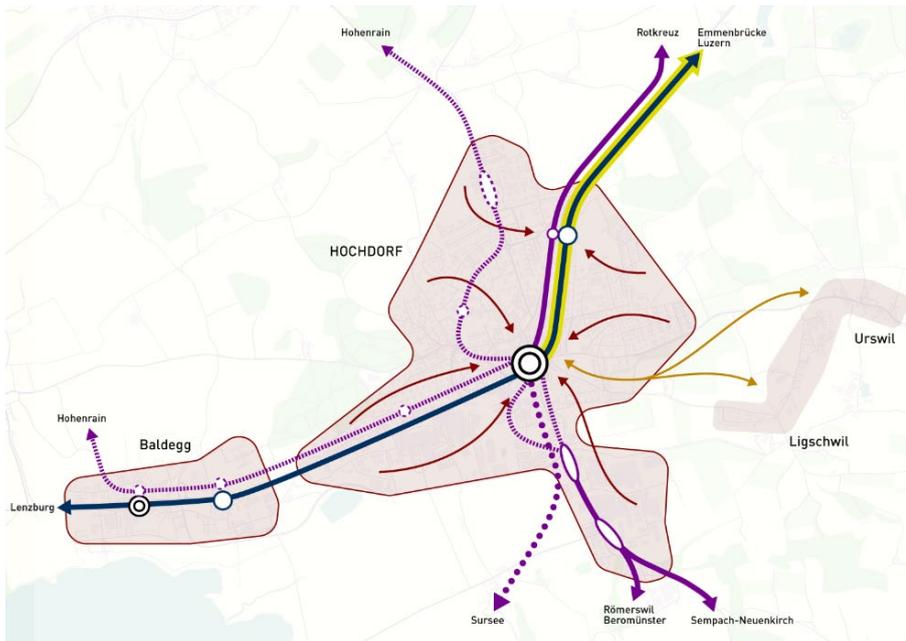




Mobilitätsstrategie

HOCHDORF | 2040

ÖV-Konzept



Erlassen vom Gemeinderat Hochdorf am 31. Oktober 2024



Bearbeitung

Samuel Urech

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme/SVI/SIA

Chiara Memper

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Matthieu Dillier

Zeichner EFZ in Architektur, BA FH in visueller Kommunikation

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Begleitung / Arbeitsgruppe

David Zihlmann

Projektleiter Raum und Mobilität, Gemeinde Hochdorf (bis 30.04.2024)

Silvia Bucher

Projektleiterin Raum und Mobilität, Gemeinde Hochdorf

Reto Anderhub

Gemeinderat, Gemeinde Hochdorf

Thomas Schemm

Angebotsplaner, Verkehrsverbund Luzern

Othmar Thill

Projektleiter vif, Kanton Luzern

Auftraggeberin

Gemeinde Hochdorf

Rathaus

6280 Hochdorf

Titelbild: Konzeptplan ÖV-Konzept Hochdorf

metron

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Auftrag und Ziele	4
1.3	Aufbau	5
2	Übergeordnete Planungsinstrumente	6
2.1	Kantonale und regionale Grundlagen	6
2.2	Kommunale Grundlagen	9
2.3	Fazit Ziele und Vorgaben übergeordneter Planungsinstrumente	11
3	Situationsanalyse	12
3.1	Raum- und Bevölkerungsstruktur	12
3.2	Mobilitätsverhalten	14
3.3	ÖV-Angebot	17
3.4	ÖV-Erschliessung	20
3.5	ÖV-Fahrgastzahlen	22
3.6	ÖV-Infrastruktur	23
3.7	Fazit Situationsanalyse	25
4	Ziele	26
5	Konzept	27
5.1	Einleitung	27
5.2	Konzeptplan mit Beschrieb	27
5.3	Fokusthemen	29
6	Massnahmen	32
6.1	Übersicht	32
6.2	Massnahmenblätter	33
7	Controlling	40
	Grundlagen und Quellen	41
	Anhang	42
	Anhang 1: ÖV-Angebot HVZ	43
	Anhang 2: ÖV-Angebot tagsüber	44
	Anhang 3: ÖV-Erschliessung	45
	Anhang 4: ÖV-Fahrgastzahlen	46

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Gemeinde Hochdorf im Luzerner Seetal ist in den letzten Jahren zusammen mit der gesamten Region stark gewachsen. Entsprechend hat der Verkehr, vor allem auf der Strasse, zugenommen. Hochdorf ist als Zentrumsgemeinde durch den Verkehr stark belastet. Im Jahr 2017 hat der Kanton Luzern ein Gesamtverkehrskonzept für die Region Seetal entwickelt, welches diverse Verbesserungsmassnahmen skizzierte. Im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) hat der Kanton Luzern anschliessend verschiedene Varianten für eine Umfahrung von Hochdorf geprüft. Die Variante Null+ (Optimierung im Bestand anstelle einer Umfahrung) wird gemäss ZMB am besten bewertet und aus lokaler Sicht zur Weiterverfolgung empfohlen. Als zweitplatzierte Variante resultiert die Umfahrungsvariante «West nah / Süd teilüberdeckt» mit hohen Investitionskosten.

Das Fazit aus der ZMB «Umfahrung Hochdorf» wurden mit den Ergebnissen der ZMB «Umfahrung Eschenbach» sowie der Machbarkeitsstudie «Ortsdurchfahrt Ballwil» in der Planungssynthese Seetal auf einer regionalen Ebene zusammengeführt. Diese kommt ebenfalls zum Schluss, dass die Variante Null+ in Hochdorf weiterzuverfolgen sei. Es zeichnet sich ab, dass die Gemeinde Hochdorf keine Umfahrung erhalten wird und dass die Variante Null+ vertieft wird. Diese Ausgangslage nimmt die Gemeinde Hochdorf nun zum Anlass, eine aktivere Verkehrsplanung mit Fokus auf die Gesamtmobilität zu betreiben. Sie ist bestrebt, eine nachhaltige und zukunftsorientierte Mobilitätsentwicklung in Hochdorf und im Seetal voranzutreiben.

1.2 Auftrag und Ziele

Die Gemeinde Hochdorf strebt in den kommenden Jahren die Aktualisierung ihres kommunalen Verkehrsrichtplans an. Dazu sollen vorgängig Konzepte im Bereich des öffentlichen Verkehrs (ÖV), der Strassen- und Freiraumgestaltung, des Fuss- und Veloverkehrs sowie des motorisierten Individualverkehrs (MIV) erarbeitet werden. Anschliessend werden die verschiedenen Konzepte im Masterplan Mobilität konsolidiert, welcher die strategische Grundlage für den kommunalen Verkehrsrichtplan bildet.

Das ÖV-Konzept befasst sich mit der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs innerhalb Hochdorf sowie der Anbindung in die Region.

Folgende Grundsätze werden für das ÖV-Konzept und damit für den öffentlichen Verkehr in Hochdorf definiert:

- Der öffentliche Verkehr wird gestärkt und kann als attraktive Alternative zum MIV positioniert werden.
- Es wird eine nachhaltigere Verkehrsentwicklung im Seetal und insbesondere in Hochdorf erreicht. Das Wachstum des MIV im Seetal wird reduziert, wodurch der Modalsplit-Anteil des ÖV zunimmt.
- Die Standortattraktivität der Gemeinde wird erhöht.
- Die Massnahmen des Konzepts fliessen in behördenverbindliche Planungsinstrumente und in das «Programm Gesamtmobilität» des Kantons Luzern ein.
- Die Gemeinde Hochdorf kann sich mit dem Konzept als Mobilitätsknotenpunkt und als wachsendes Zentrum im Luzerner Seetal positionieren.
- Die Massnahmen des Konzepts unterstützen die Zielsetzungen der Mobilitätsstrategie Hochdorf 2040.

1.3 Aufbau

Das ÖV-Konzept beinhaltet eine Analyse der bestehenden Planungsinstrumente und der Situation. Anschliessend werden strategische Ziele definiert. Zur Umsetzung der Ziele wird ein Konzeptplan mit Fokusthemen entwickelt sowie insbesondere weiterführende Massnahmen zur Umsetzung des strategischen ÖV-Konzepts definiert.

2 Übergeordnete Planungsinstrumente

Aus den übergeordneten Planungsinstrumenten werden nachfolgend die wichtigsten Vorgaben, Ziele und Massnahmen für das ÖV-Konzept Hochdorf abgeleitet.

2.1 Kantonale und regionale Grundlagen

Kantonaler Richtplan

Die Abstimmung der Entwicklung von Siedlung, Verkehr und Umwelt hat im ganzen Kanton hohe Priorität. Weiter soll im Rahmen einer integrierten und nachhaltigen Verkehrspolitik die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr gefördert werden. Die kantonale Zielsetzung findet differenziert nach Gemeindekategorie statt. Für die Gemeinde Hochdorf als regionales Zentrum entlang der Nebenentwicklungsschse werden folgende Ziele für den ÖV festgesetzt:

- Der öffentliche Verkehr stellt die Grundversorgung und die Anbindung an die Zentrumsgemeinden in der Landschaft sicher.
- Der ÖV gewährleistet eine gute Anbindung an die Zentren entlang der Hauptentwicklungssachsen.

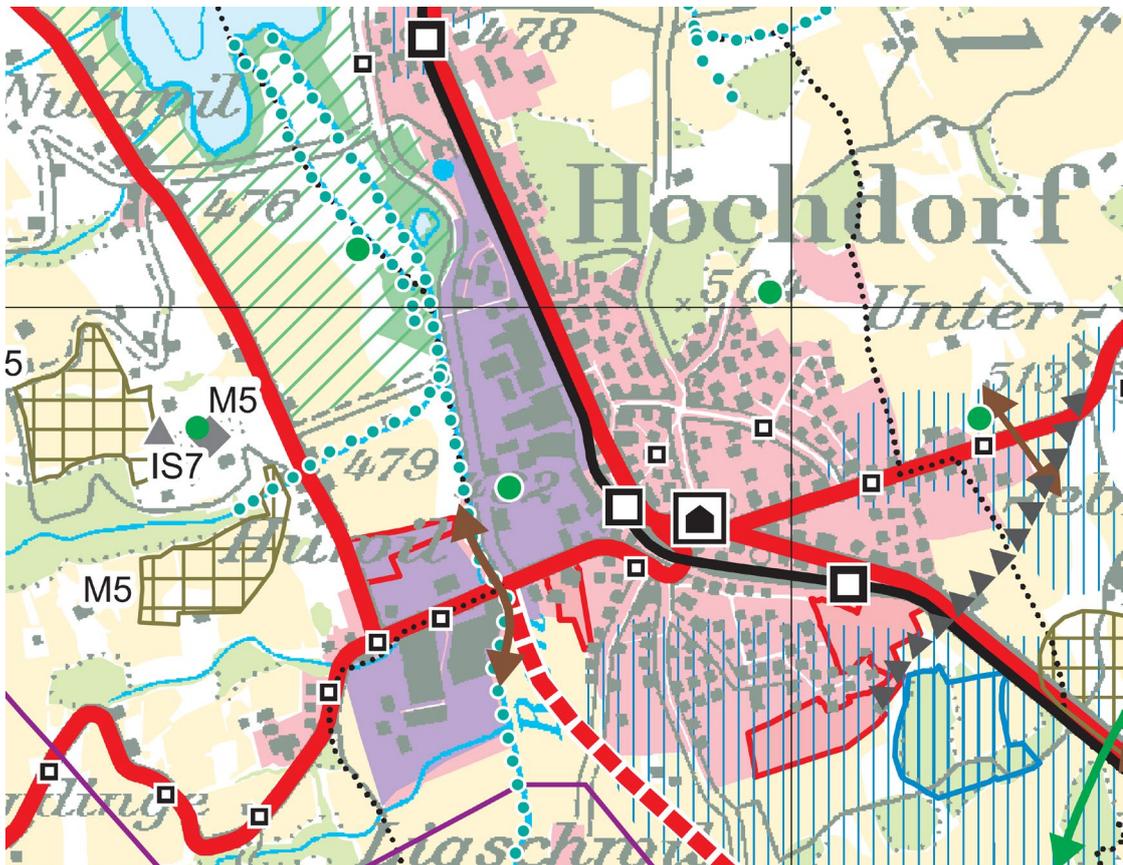


Abbildung 1: Ausschnitt Richtplan Kanton Luzern [1]

Gemäss kantonalem Richtplan befindet sich in Hochdorf ein Entwicklungsschwerpunkt für Arbeitsnutzungen. Dieser ist einerseits entlang der Sempachstrasse angeordnet und wird durch das dort vorhandene ÖV-Angebot erschlossen. Der zweite Teil liegt unmittelbar angrenzenden an den Bahnhof westlich der Baldeggstrasse und wird durch diesen grösstenteils erschlossen. Am nördlichen Rand des Gebietes ist die ÖV-Erschliessung hingegen schlechter. Im Rahmen der mittel- und langfristigen Entwicklung im ESP-Gebiet wird die Weiterentwicklung des ÖV mitberücksichtigt.

Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (ZUMOLU)

Der Planungsbericht ZUMOLU definiert die grundlegenden verkehrspolitischen Ziele und strategischen Stossrichtungen der Luzerner Verkehrsplanung. Er bildet die Basis für die kantonalen Richtplaninhalte mit Bezug zur Mobilität. Durch die steigenden Mobilitätsbedürfnisse und die engen Platzverhältnisse gilt es die bestehende Infrastruktur effizient zu nutzen und das Mobilitätsverhalten im Rahmen der 4V-Strategie zu überdecken. Übergeordnet werden Ziele pro Raumtyp festgesetzt, was in Hochdorf die Förderung von kollektivem Verkehr, flächeneffizientem Verkehr und intermodalem Verkehr bedeutet, siehe Abbildung 2.

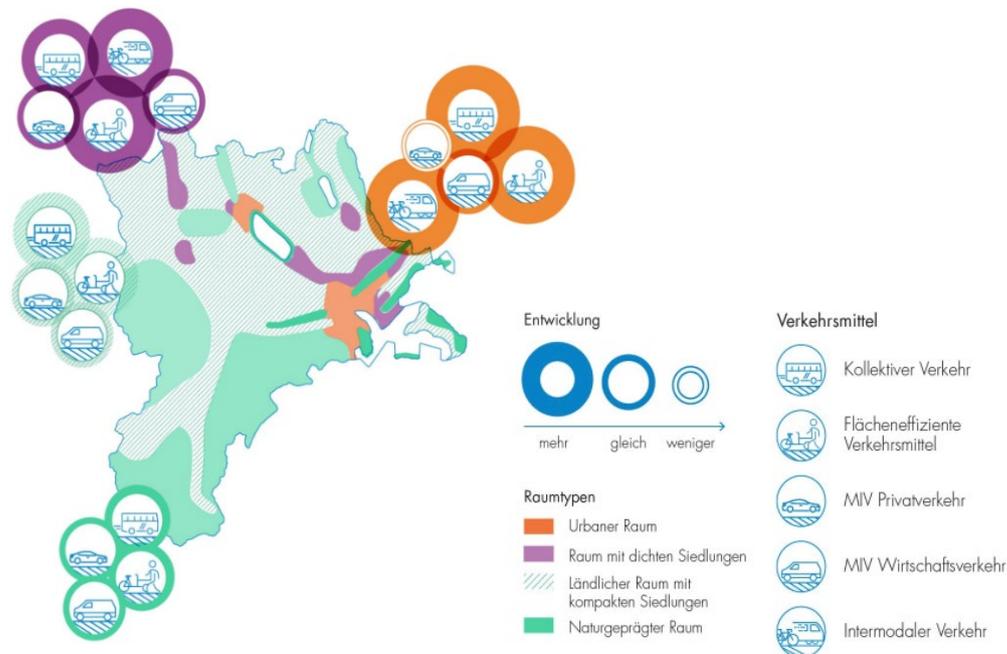


Abbildung 2: Grobübersicht Ziele pro Raumtyp [2]

Im öffentlichen Verkehr werden u. a. folgende strategischen Stossrichtungen festgesetzt:

- Die S-Bahn als Rückgrat der regionalen Verkehrserschliessung entwickeln.
- Die Zentren untereinander mit direkten und leistungsfähigen ÖV-Verbindungen vernetzen.
- Die regionale und lokale ÖV-Erschliessung entsprechend den definierten raumtypischen Zielsetzungen verbessern.
- Bahnhöfe der Zentren zu leistungsstarken Verkehrsdrehscheiben weiterentwickeln und die intermodalen Schnittstellen sicherstellen.
- Möglichst kurze und zuverlässige Reisezeiten im strassengebundenen ÖV sicherstellen.

ÖV-Bericht 2023 bis 2026

Im Rahmen des Zielzustandes ÖV bis 2050 (Abbildung 3), werden drei Schwerpunkte thematisiert: Kapazität, Zuverlässigkeit und Vernetzung. Grundsätzlich sind folgende Ziele des Zielzustandes ÖV 2050 für Hochdorf relevant:

- Ein auf das Bahnangebot ausgerichtetes und zuverlässiges Busnetz erschliesst den ganzen Kanton und ermöglicht regelmässige Verbindungen zwischen den Ortschaften und den einzelnen Regionalzentren.
- Multimodale Verkehrsdrehscheiben verschiedener Grössen vernetzen Bahn, Bus und weitere Mobilitätsangebote sowie Zusatzdienstleistungen miteinander und wirken so als Vernetzungspunkt für die täglichen Bedürfnisse. In Hochdorf ist eine solche vorgesehen.

- Die Reisezeiten mit dem ÖV sind kurz, jederzeit zuverlässig kalkulierbar und gegenüber dem MIV konkurrenzfähig.

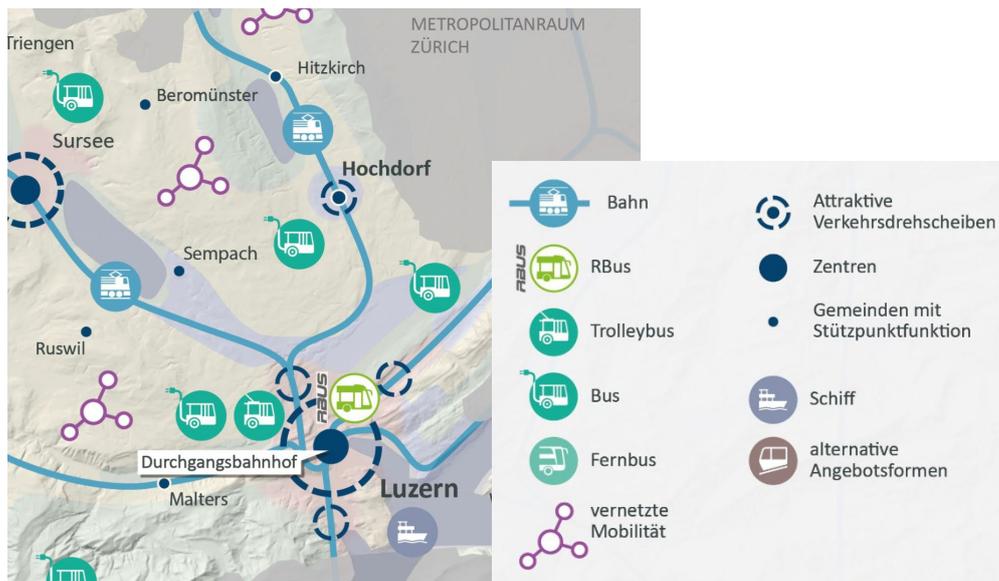


Abbildung 3: Ausschnitt ÖV-Zielzustand bis 2050 [3]

Bus 2040 Strategische Netzentwicklung

Im Kanton Luzern kommt es in den nächsten Jahren zu massgebende Entwicklungen. Diese führen zu steigenden Verkehrsnachfragen, insbesondere in der Stadt und Agglomeration Luzern aber auch in der Landschaft. Im Hinblick auf die Erreichung übergeordneten Klima- und Mobilitätsziele ist ein ÖV-Ausbau zwingend. Grundlage für das Zielbild 2040 bildet das Projekt Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) mit dem Zeithorizont 2040.

In der Region Seetal steht der zeitliche Angebotsausbau in Form von Taktverdichtungen und Schliessen von Taktlücken im Vordergrund. Dabei erfolgt der Angebotsausbau in Abhängigkeit der Potentiale und Nachfrageentwicklungen im bestehenden Netz.

Regionaler Entwicklungsplan Seetal

Im Rahmen der Verkehrsplanung will die Region Seetal den öffentlichen Verkehr optimieren. Die Seetalbahn dient als Rückgrat der Verkehrserschliessung. Die Verbesserung ihrer Leistungsfähigkeit hat höchste Priorität. Dies umfasst einerseits die Transportkapazitätssteigerung und andererseits die Einführung von Schnellzugsverbindungen mit Halt und Anschluss durch die Seetalbahn u. a. in Emmenbrücke und Lenzburg. Die Feinerschliessung erfolgt durch ein flächendeckendes Busangebot. Durch die Abstimmung von Bahn und Bus entstehen attraktive Anschlusszeiten. Für den Pendlerverkehr kommen Schnellbusverbindungen zu den wichtigsten Arbeitsplatzgebieten und Schnellzughalten (z. B. Rotkreuz/Zug und Sursee sowie nach Muri) zum Einsatz. Weiter sind ÖV-Haltestelle durch sichere und attraktive Wege für den Fuss- und Veloverkehr erschlossen. An den wichtigen Zielen der Velofahrenden stehen zudem genügend gedeckte Veloabstellplätze zur Verfügung.

2.2 Kommunale Grundlagen

Siedlungsleitbild

Im Siedlungsplan wird die Strategie der räumlichen Entwicklung von Hochdorf festgehalten und Themen, die in den nächsten 15 Jahren in der Siedlungsentwicklung von Hochdorf relevant werden behandelt. Unter anderem wird eine Attraktivierung des öffentlichen sowie des Fuss- und Veloverkehrs angestrebt.

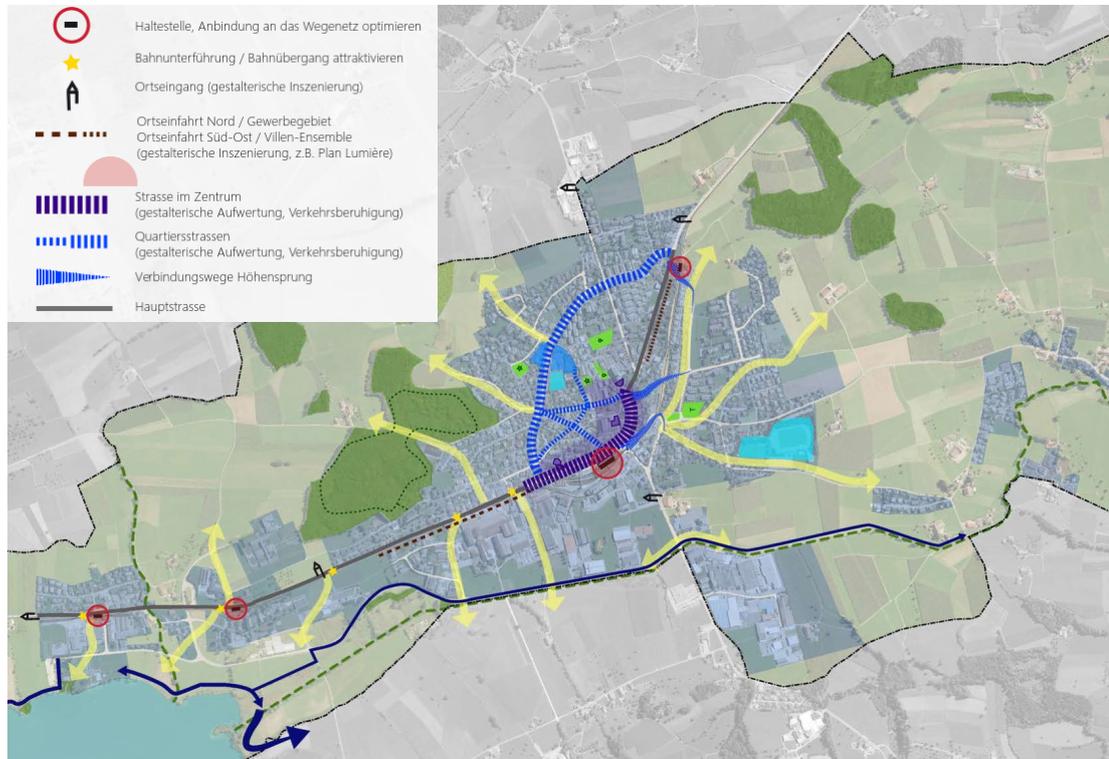


Abbildung 4: Strategieplan der räumlichen Entwicklung, Fokus Landschaft [6]

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs werden folgende Ziele / Stossrichtungen festgehalten:

- Hochdorf setzt sich für den Erhalt und Ausbau des ÖV-Angebots, im Speziellen der S-Bahn, ein.
- Der Anschluss an Zug, Zürich und Sursee soll gestärkt werden.
- Der Busbetrieb soll auch in den verkehrsintensiven Zeiten möglichst pünktlich und ungestört verkehren.

Weiter gilt es, die Anbindung der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zu optimieren.

Kommunaler Verkehrsrichtplan

Der kommunale Verkehrsrichtplan spielt als behördenverbindliches Instrument eine zentrale Rolle in der Verkehrsplanung der Gemeinde. Der aktuelle kommunale Verkehrsrichtplan stammt aus dem Jahr 2008.

Als Hauptziele der kommunalen Verkehrsrichtplanung ist die Gewährleistung des Zugangs zur Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit und Schutz von Gesundheit und Wohlbefinden der Menschen, die Unterstützung der lokalen Wirtschaft, den nachhaltigen Umgang mit den Ressourcen und die Mitwirkung und Akzeptanz der Bevölkerung definiert. Für jedes Hauptziel sind weitere Unterziele sowie Grundsätze definiert. Diese umfassen unter anderen die Sicherstellung eines Grundangebotes im öffentlichen Verkehr und die Orientierung der Siedlungsentwicklung an bestehenden Verkehrsinfrastrukturen und am öffentlichen Verkehr.

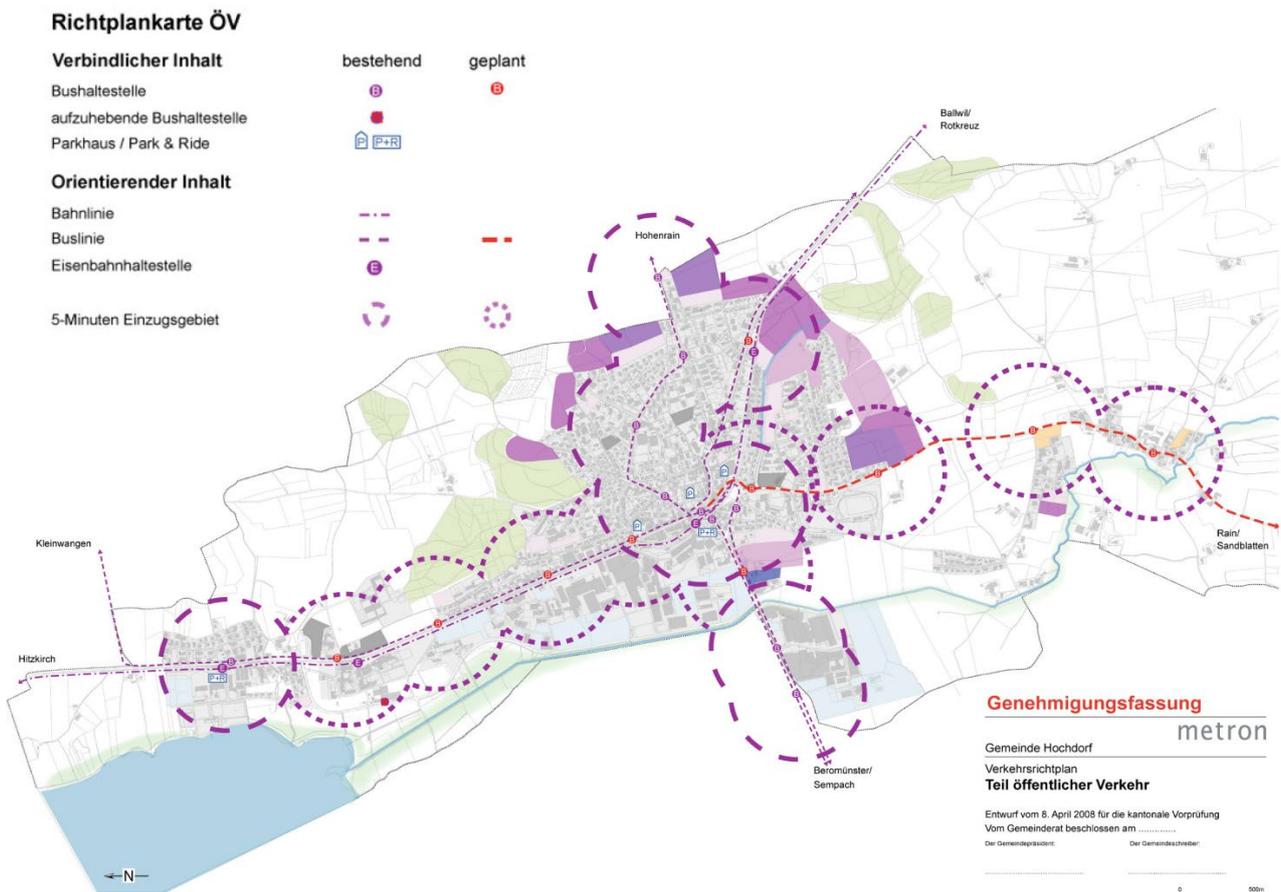


Abbildung 5: Richtplankarte ÖV [7]

Im Rahmen der Zielerreichung wurden verschiedene Massnahmen angedacht und in Form von Koordinationsblätter festgehalten. Für den öffentlichen Verkehr sind folgende Massnahmen relevant:

Die Zugänglichkeit und Attraktivität des öffentlichen Verkehrs sollen gesichert werden.

- Erreichbarkeit der wichtigsten Zielorte und Erschliessung der bestehenden und neuen Siedlungsgebiete mit den öffentlichen Verkehrsmitteln weiterentwickeln
- Lage bestehender und Bedarf neuer Bushaltestellen überprüfen
- Umsteigemöglichkeiten am Bahnhof verbessern
- Prüfung Realisierbarkeit neuer Buslinie Zentrum – Urswil – Rain/Sandblatten

Die meisten der ausgewiesenen Massnahmen im ÖV wurden in den letzten 15 Jahren bisher nicht umgesetzt:

- Neue Haltestellen entlang der Baldeggstrasse
- Buslinie Zentrum – Urswil – Rain/Sandblatten
- Umsteigemöglichkeiten am Bahnhof

Realisiert wurde die Bushaltestelle bei der Bahnhaltestelle Schönau.

Mobilitätsstrategie Hochdorf 2040

Im Rahmen der Vision «HochDorf der kurzen Wege» will die Gemeinde für eine nachhaltige, differenzierte, einfach zugängliche und zuverlässige Mobilität sorgen. Dabei knüpft die Gemeinde strategisch mit dem 4V-Prinzip an die ZUMOLU des Kantons. Für die einzelnen V werden jeweils verschiedene Ziele für Hochdorf definiert. Für den ÖV relevante Ziele sind folgende:

- Die Quell- und Zielorte des ÖV und LV sind attraktiv gestaltet.
- Die Leistungen und Zuverlässigkeit der ÖV-Achsen sind gestärkt.
- Der Mobilitätshub Hochdorf ist in Zusammenarbeit mit Betreibenden und Interessierten entwickelt und gebaut.
- Der bequeme Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln ist bei allen ÖV-Haltestellen möglich.
- Verkehrsflächen werden flächeneffizienter genutzt.

2.3 Fazit Ziele und Vorgaben übergeordneter Planungsinstrumente

- Siedlung und Verkehr gilt es aufeinander abzustimmen. Die Siedlungsentwicklung findet in gut erschlossenen Gebieten statt.
- Die Seetalbahn bildet das Rückgrat der regionalen ÖV-Erschliessung und gilt es zu stärken.
- Die Feinerschliessung erfolgt durch das Bus-, Fuss- und Veloverkehrnetz und ist auf die Bahn ausgerichtet. Der Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln ist optimiert.
- Die Reisezeiten des öffentlichen Verkehrs sind möglichst kurz und konkurrenzfähig zu halten. Die Zuverlässigkeit ist auch im strassengebundenen ÖV sowie in der Hauptverkehrszeit (HVZ) gegeben.
- Wichtige Zentren sind untereinander und mit der Region direkt verbunden. Die Erschliessung von wichtigen Arbeitsplatzgebieten für den Pendlerverkehr ist gegeben.
- Der Bahnhof Hochdorf gilt es als multimodale Verkehrsdrehscheibe weiterzuentwickeln. Verschiedene Verkehrsmittel sind hier vernetzt und der Umstieg zwischen Verkehrsmitteln ist verbessert.
- Die ausgewiesenen Massnahmen des kommunalen Verkehrsrichtplan aus dem Jahr 2008 wurden mehrheitlich nicht umgesetzt. Sie sind zu überprüfen und anschliessen anzupassen, zu bestätigen oder zu verwerfen.

3 Situationsanalyse

3.1 Raum- und Bevölkerungsstruktur

Siedlungsstruktur und Nutzungsschwerpunkte

Die Siedlungsstruktur sowie die Lage und das Angebot an Nutzungen spielen für das Mobilitätsverhalten der Raumnutzenden eine zentrale Rolle. In der nachfolgenden Abbildung ist die Siedlungsstruktur von Hochdorf deutlich erkennbar. Im Zentrum konzentrieren sich zahlreiche Nutzungen. Das Gebiet rund ums Zentrum besteht hauptsächlich aus Wohnquartieren und weist wenige Zielorte auf. Westlich der Gleise entlang der Baldeggstrasse befindet sich ein grosses Arbeitsplatzgebiet mit vereinzelt Dienstleistungsangeboten. Ein zweites wichtiges Arbeitsplatzgebiet liegt an der Grenze zu Römerswil entlang der Sempachstrasse. Die Schulen von Hochdorf (Primar- und Sekundarschule) liegen zentral, nördlich und südlich des Zentrums. Die Kantonsschule Seetal befindet sich neben dem Kloster Baldegg zwischen Baldegg und Hochdorf.

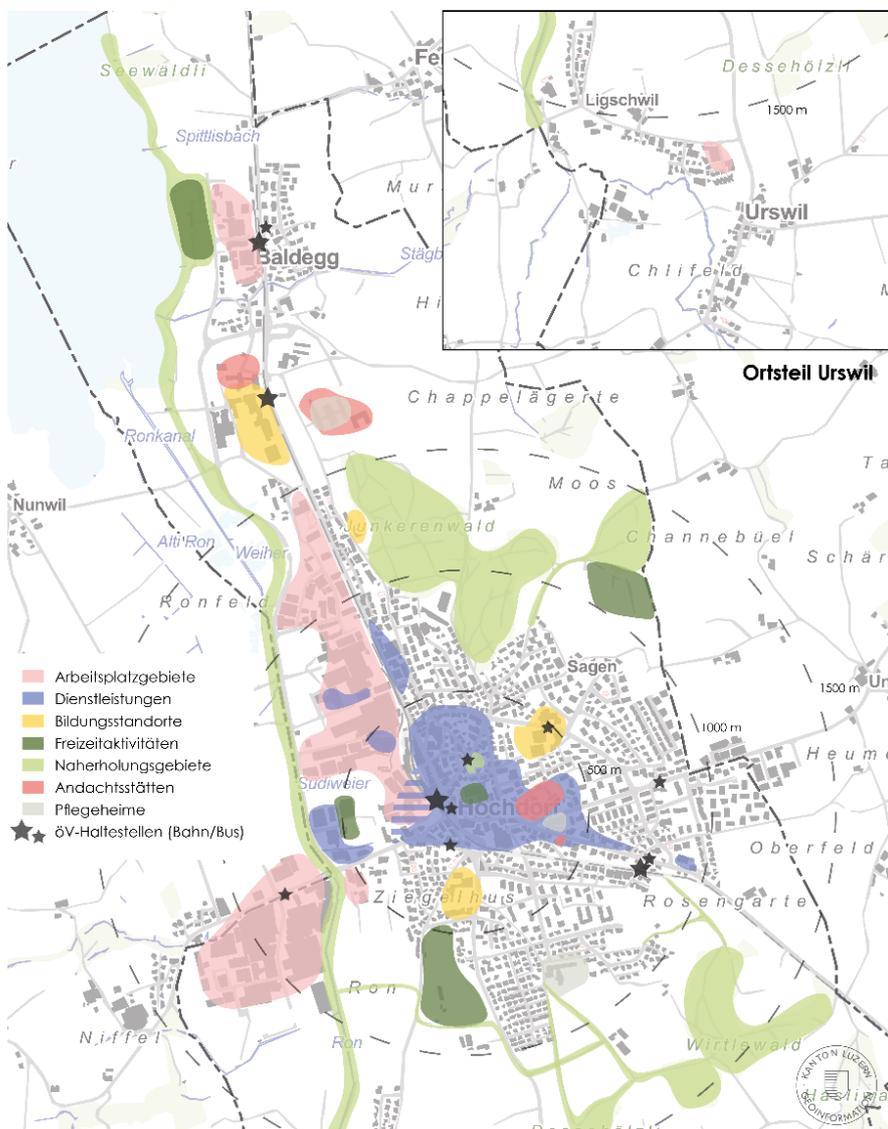


Abbildung 6: Übersichtsplan verkehrserzeugende Nutzungen in Hochdorf [8]

Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung

In der Gemeinde Hochdorf leben aktuell 10'094 Personen (ständige Wohnbevölkerung April 2024) und sind 5'279 Personen beschäftigt (Stand 2021). In Abbildung 7 und Abbildung 8 sind die Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte ersichtlich. Während die Wohnbevölkerung über das gesamte Hauptsiedlungsgebiet sowie über Baldegg und die beiden Ausenwachten Urswil und Ligschwil verteilt ist, konzentrieren sich die Beschäftigten einerseits im Industriegebiet entlang der Sempachstrasse und andererseits im Zentrum sowie im Arbeitsplatzgebiet um den Bahnhof. Weitere wichtige Arbeitsstandorte befinden sich beim Kloster Baldegg, in Baldegg sowie im Gebiet Heumoos (Gemeinde Hohenrain).

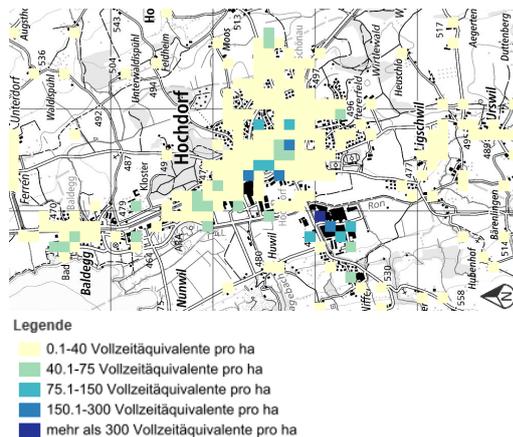
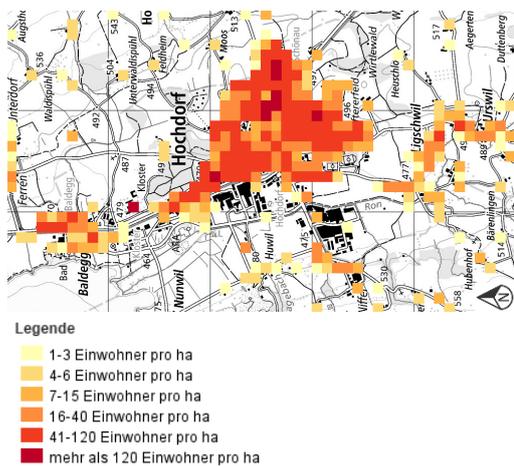


Abbildung 7: Bevölkerung 2022 [9]

Abbildung 8: Beschäftigte (VZÄ) 2021 [9]

Das kantonale Bevölkerungsszenario nach Region sieht für das Seetal im Zeitraum zwischen 2021 und 2050 ein mittleres Wachstum von 14.1 % vor, was einem regionalen jährlichen Wachstum von 0.49 % bis 2050 entspricht. In der Erarbeitungsphase der Ortsplanungsrevision legte die Gemeinde Hochdorf im Jahr 2021 zwei mögliche Wachstumsszenarien fest. Das mittlere Wachstumsszenario umfasst ein jährliches Wachstum von 1.1 % bis 2032, das hohe Wachstumsszenario umfasst ein jährliches Wachstum von 1.8 %. Nachfolgende Abbildung zeigt die Entwicklung dieser Szenarien bis 2040:

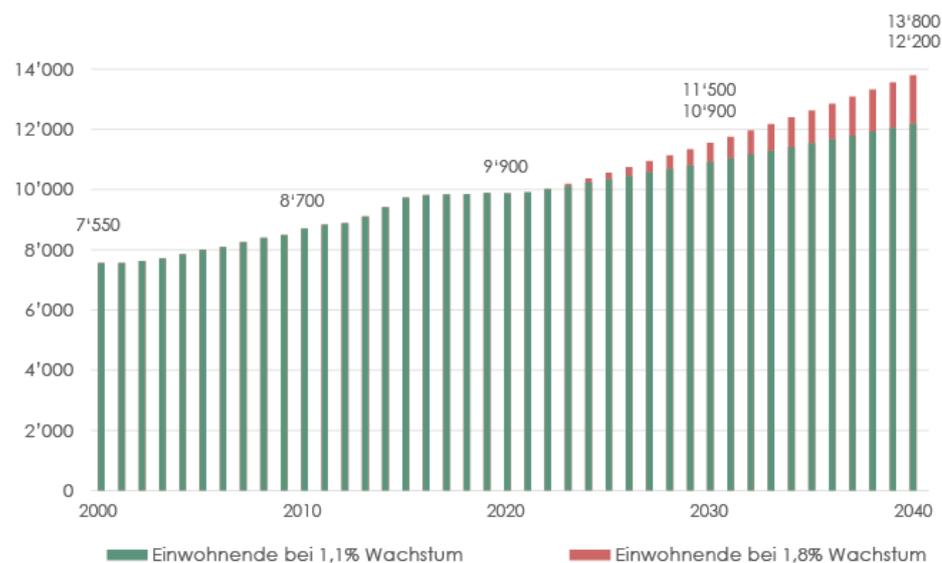


Abbildung 9: Bevölkerungsszenario Hochdorf in zwei Varianten bis 2040 [8]

3.2 Mobilitätsverhalten

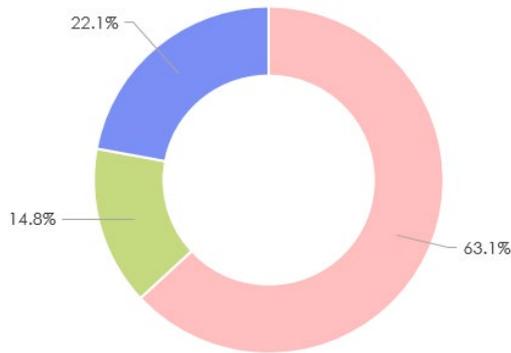
Das Mobilitätsverhalten der Personen in Hochdorf ist stark MIV-dominiert. Dies zeigt u. a. die Auswertung des Mikrozensus im Bereich Mobilität und Verkehr im Kanton Luzern. In nachfolgender Abbildung ist der Modalsplit nach Regionen aus den verschiedenen Erhebungsjahren aufgeführt. Die Region Landschaft Ost, zu welcher die Gemeinde Hochdorf gehört, weist im Vergleich mit den übrigen Luzerner Regionen den höchsten MIV-Anteil auf, ist jedoch mit den beiden Regionen Landschaft West und Sempachersee Plus vergleichbar. Auch der ÖV-Anteil am Modalsplit der Region Landschaft Ost ist mit den Regionen Sempachersee Plus und Landschaft West vergleichbar und liegt im Jahr 2021 bei 13 %. Auffallend ist, dass der ÖV-Anteil seit dem Jahr 2005 um 5 % abgenommen hat. Das Erhebungsjahr 2021 war durch Corona geprägt, was sich erfahrungsgemäss in einem etwas tieferen ÖV-Anteil im Modalsplit äussert.



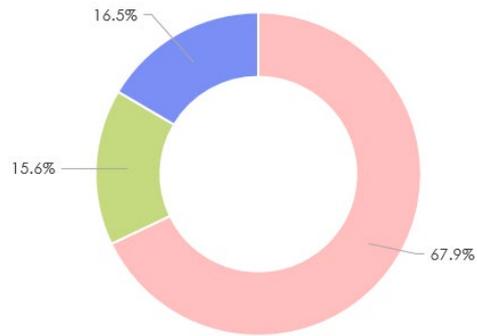
Abbildung 10: Verkehrsmittelwahl nach Regionen im Kanton Luzern (Tagesdistanz) [14]

Isoliert betrachtet unterscheidet sich das Mobilitätsverhalten in Hochdorf von demjenigen der Region Landschaft Ost. Der ÖV- sowie der Fuss- und Veloverkehrsanteil am Modalsplit ist deutlich höher als in der gesamten Region Landschaft Ost. Weiter ist auch eine Unterscheidung zwischen den Zupendelnden und den Wegpendelnden erkennbar, siehe Abbildung 11 und Abbildung 12. Der ÖV-Anteil des Modalsplits beim Wegpendlerverkehr ist höher als beim Zupendlerverkehr und liegt bei circa 22 %.

Modalsplit Wegpendlerverkehr



Modalsplit Zupendlerverkehr



■ motorisierter Individualverkehr ■ Fuss- und Veloverkehr ■ öffentlicher Verkehr

Abbildung 11: Modalsplit Wegpendlerverkehr | Abbildung 12: Modalsplit Zupendlerverkehr [8]

Weiter wurde bei einer Erhebung durch die SBB zur Nutzung des Bahnhofs Hochdorf die Erreichbarkeit des Bahnhofs untersucht bzw. mit welchem Verkehrsmittel die Raumnutzer zum Bahnhof Hochdorf gelangen. Nachfolgende Abbildung zeigt, dass die Zugänglichkeit zu Fuss von hoher Bedeutung ist wie auch diejenige mit dem Bus. Durch den tiefen Anteil des Veloverkehrs kann auf eine ungenügende Zugänglichkeit des Bahnhofs mit dem Velo geschlossen werden. Weiter führen fehlende oder unattraktive Veloabstellplätze am Bahnhof zu einem tiefen Veloverkehrsanteil.

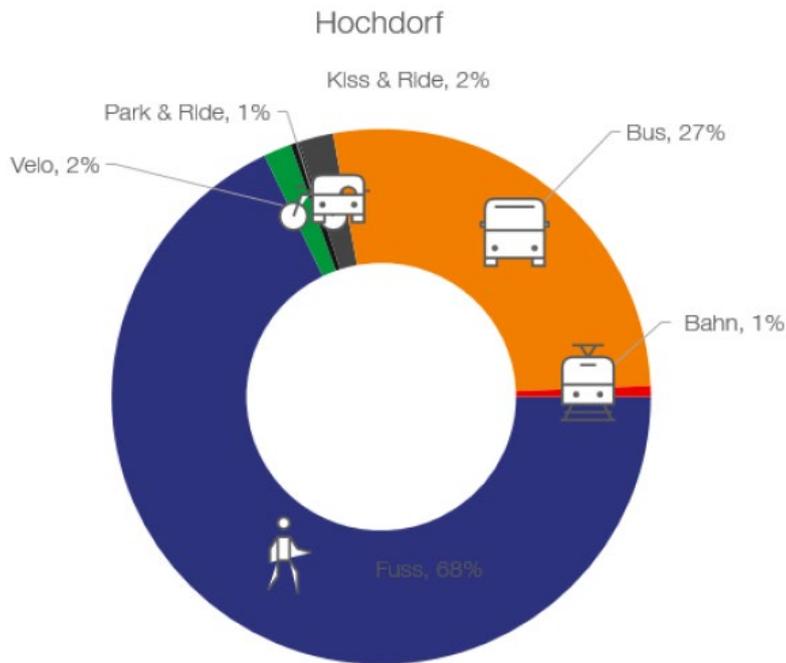


Abbildung 13: Intermodales Verkehrsmodell [8]

Pendlerstatistik

Gemäss Gemeindematrix zur Pendlermobilität aus dem Jahr 2018 verzeichnet die Gemeinde Hochdorf 3'272 Wegpendelnde, 2'662 Zupendelnde und 1'996 Binnenpendelnde. Nachfolgende Abbildungen zeigen die wichtigsten Pendlerbeziehungen von bzw. nach Hochdorf. Aus den Abbildungen ist ersichtlich, dass Personen aus Hochdorf in überregionalen Zentren arbeiten, während Hochdorf ein wichtiger regionaler Arbeitsstandort ist. Die Bevölkerung von Hochdorf pendelt vor allem in die Agglomeration Luzern, über 500 Personen in die Stadt Luzern und je über 200 Personen nach Emmen und Zug/Rotkreuz. Direkt nach Sursee pendeln 110 Personen, nach Bern/Basel sind es 23 Personen. In Hochdorf beschäftigt sind vor allem Personen, welche in der Stadt Luzern, Hitzkirch, Hohenrain, Emmen, Ballwil oder Römerswil leben.

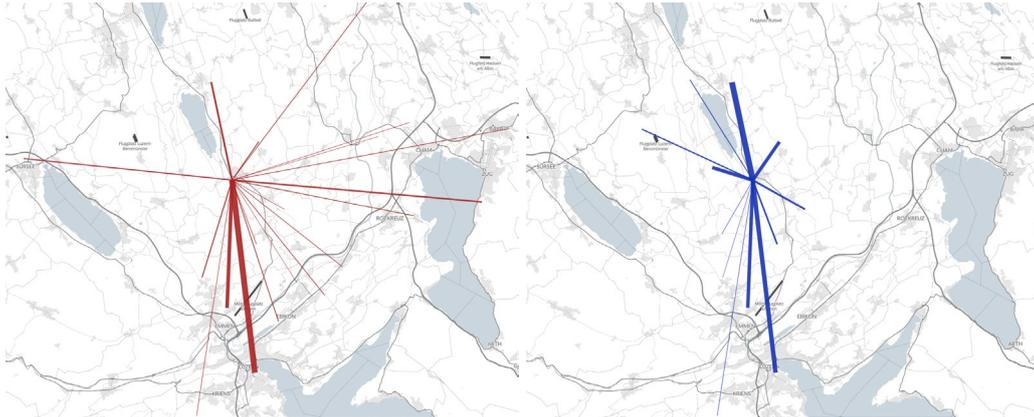


Abbildung 14: Wegpendelnde (Schwellenwert 50 Personen) [13]

Abbildung 15: Zupendelnde (Schwellenwert 50 Personen) [13]

Nachfolgend sind die wichtigsten Pendlerbeziehungen quantitativ angegeben. Dabei sind Ziele ab mehr als 50 Zu- und Wegpendelnden aufgeführt:

Zielort	Wegpendelnde	Zupendelnde
Hitzkirch	162	242
Römerswil	31	161
Hohenrain	91	155
Ballwil	59	104
Sursee	110	22
Rothenburg	104	50
Emmen	290	159
Luzern	454	193
Rotkreuz	82	19
Zug	141	18

3.3 ÖV-Angebot

Regionale Anbindung

Das Rückgrat der ÖV-Erschliessung der Gemeinde Hochdorf sowie des Seetals bildet die Seetalbahn (S9). Diese bindet das Seetal an die Agglomeration Luzern sowie an die Stadt Lenzburg an. Der Bahnhof Hochdorf ist wichtigster Mobilitätsknotenpunkt im ÖV-System des Seetals. Verschiedene Buslinien stellen in Hochdorf Anschlüsse an die Bahn her und erschliessen die umliegenden Gemeinden sowie die benachbarten Regionen. Es bestehen Verbindungen in Richtung Sempach-Neuenkirch über Hildisrieden und Rain (Linie 88), Hohenrain (Linie 101), Beromünster (Linie 105) und Rotkreuz (Linie 110). Die Linie 110 ergänzt die Seetalbahn zu den Hauptverkehrszeiten bis Eschenbach zu einem 15-Min.-Takt. Hochdorf ist an den Fernverkehr über die Bahnhöfe Lenzburg, Luzern und Rotkreuz angebunden.

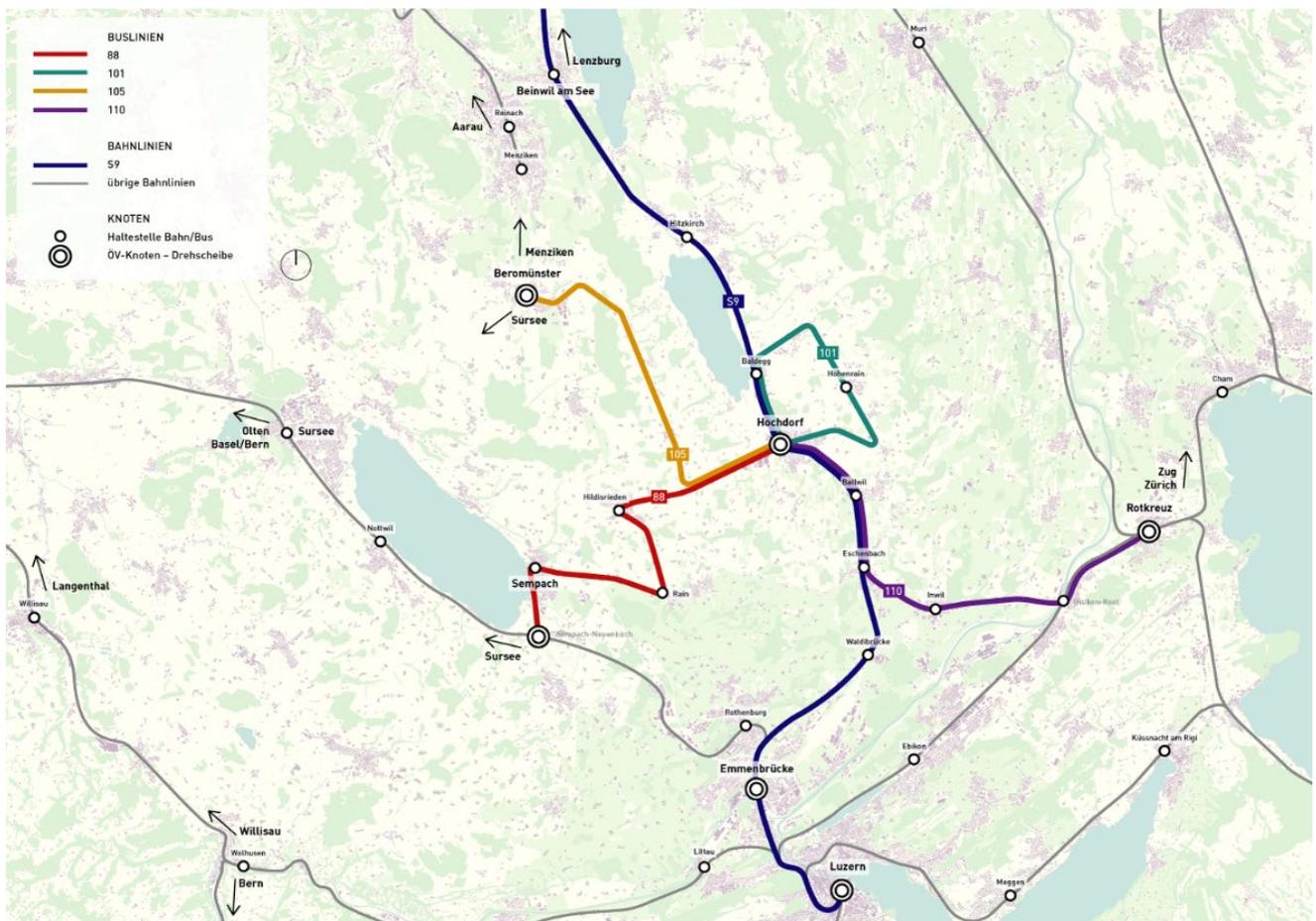


Abbildung 16: Regionale ÖV-Anbindung von Hochdorf (direkte Buslinien ab Hochdorf)

Lokales ÖV-Angebot

Ab dem Bahnhof Hochdorf verlaufen vier ÖV-Korridore in verschiedenen Richtungen, entlang der Baldeggstrasse, der Sempachstrasse, der Luzernstrasse sowie auf der Achse Sagenbach-/ Hohenrainstrasse. Innerhalb dieser Korridore bestehen auf dem Gemeindegebiet verschiedene Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Die Seetalbahn, welche parallel zur Baldeggstrasse sowie zur Luzernstrasse verläuft, bedient vier Haltestellen in Hochdorf (Baldegg Bahnhof, Baldegg Kloster, Hochdorf Bahnhof und Hochdorf Schönau). Die Haltestellen Baldegg Bahnhof, Hochdorf Bahnhof sowie Schönau werden ebenfalls von Buslinien bedient. Die Linie 101 bedient die Haltestellen Bankstrasse, Oberstufenzentrum und Rigiring (Haltestelle Heumoos liegt jenseits der Gemeindegrenze und befindet sich im Gemeindegebiet von Hohenrain). Die Haltestellen Oberstufenzentrum, Kantonsschule und

Sempachstrasse sind für den Schulverkehr wichtig. Während die Haltestellen Oberstufenzentrum und Sempachstrasse ganztags bedient werden, wird die Haltestelle Kantonschule bei Bahnersatz angefahren. Das Arbeitsplatzgebiet entlang der Sempachstrasse wird durch zwei Haltestellen (Industriestrasse und Nunwilstrasse) erschlossen.

Die nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick über das ÖV-Angebot in Hochdorf, wobei der Grundtakt tagsüber dargestellt ist. Im Anhang ist die Abbildung für die HVZ ebenfalls dargestellt.

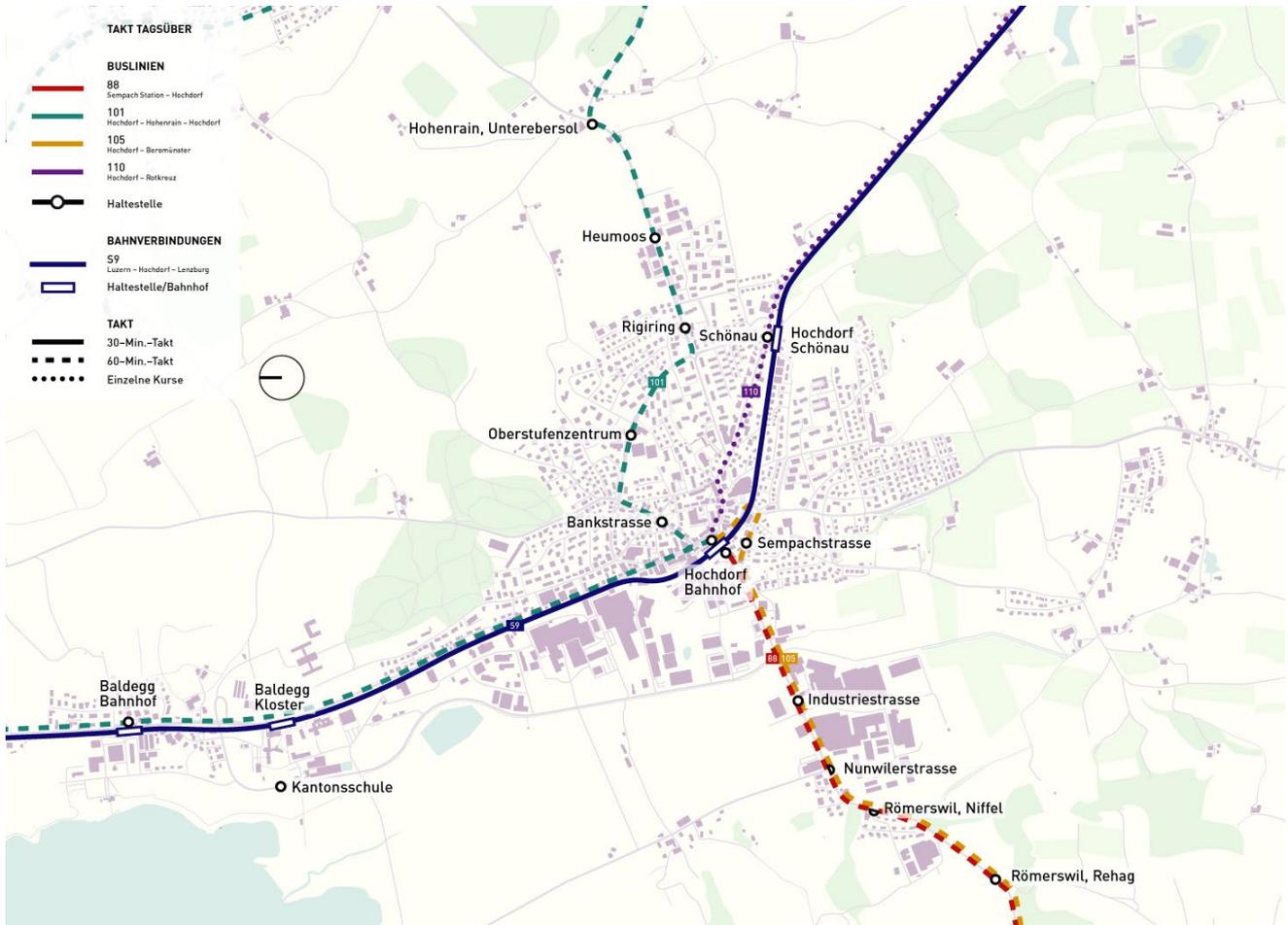


Abbildung 17: ÖV-Angebot Hochdorf, tagsüber

ÖV-Reisezeit

Für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs sowie zur Steigerung der Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem MIV, sind ÖV-Reisezeit von grosser Bedeutung. In der nachfolgenden Abbildung 18 ist die Erreichbarkeit durch den ÖV innerhalb 30 bzw. 60 Minuten ab Bahnhof Hochdorf aufgezeigt. Innerhalb 30 Minuten sind hauptsächlich die ab Hochdorf direkt erschlossenen Orte wie Luzern, Rotkreuz, Sempach-Neuenkirch und Beromünster erreichbar. Innerhalb 60 Minuten kann mit dem ÖV ab Hochdorf u. a. Lenzburg, Zofingen, Sursee, Cham, Zug, Wohlen sowie die Ortschaften entlang Luzern-Sarnen bzw. Luzern-Stans erreicht werden.

Zum Vergleich sind in Abbildung 19 die Erreichbarkeit mit dem ÖV ab Bahnhof Sursee aufgeführt. Es ist ein deutlicher Unterschied erkennbar. Durch die Anbindung von Sursee an das überregionale Bahnnetz sind die möglichen Distanzen deutlich länger und die erreichbaren Orte zahlreicher. Innerhalb 30 Minuten mit dem ÖV ab Sursee sind Zofingen, Olten, Luzern und Willisau erreichbar. Innerhalb 60 Minuten kann man ab Sursee mit dem öffentlichen Verkehr Bern inkl. zugehörigen Agglomerationsgemeinden, Solothurn und

Langenthal sowie die Regionen Liestal-Muttenz-Basel, Aarau-Lenzburg-Brugg, Cham-Baar-Zug, Luzern-Stans und Luzern-Sarnen erreichen.

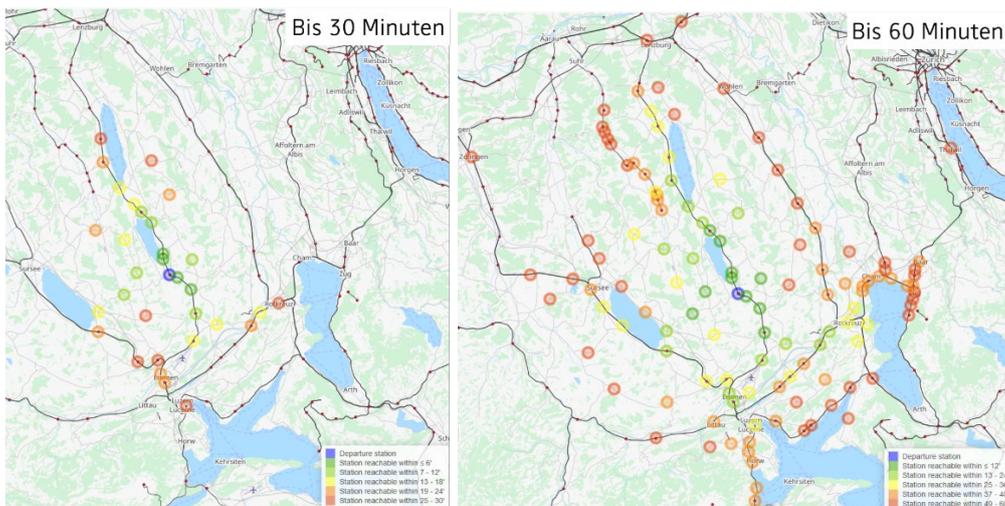


Abbildung 18: ÖV-Reisezeit ab Hochdorf [12]

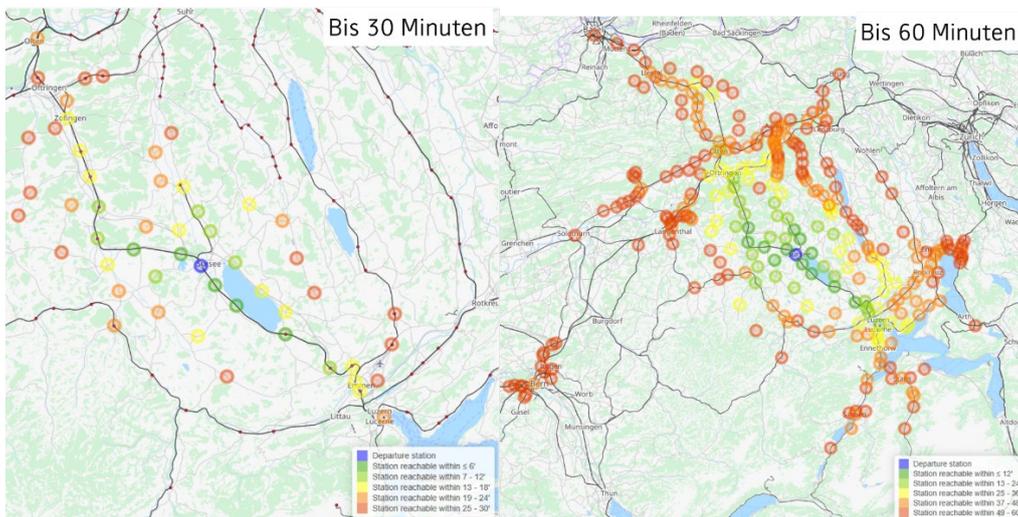


Abbildung 19: ÖV-Reisezeit ab Sursee [12]

3.4 ÖV-Erschliessung

In der nachfolgenden Abbildung ist die ÖV-Erschliessung des Gemeindegebiets von Hochdorf dargestellt. Dies umfasst einerseits die Güteklasse nach ARE (Bundesamt für Raumentwicklung) und das Einzugsgebiet der verschiedenen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Mit Ausnahme einzelner Erschliessungslücken ist das Siedlungsgebiet von Hochdorf grundsätzlich durch den ÖV erschlossen. Das Zentrum weist gemäss ARE eine gute Erschliessung auf, das übrige Siedlungsgebiet ist mittelmässig bis gering durch den ÖV erschlossen. Gemäss Definition durch den Kanton Luzern liegt das gesamte Siedlungsgebiet von Hochdorf innerhalb des Einzugsgebiets der Seetalbahn (Einzugsgebiet Bahn 1 km).

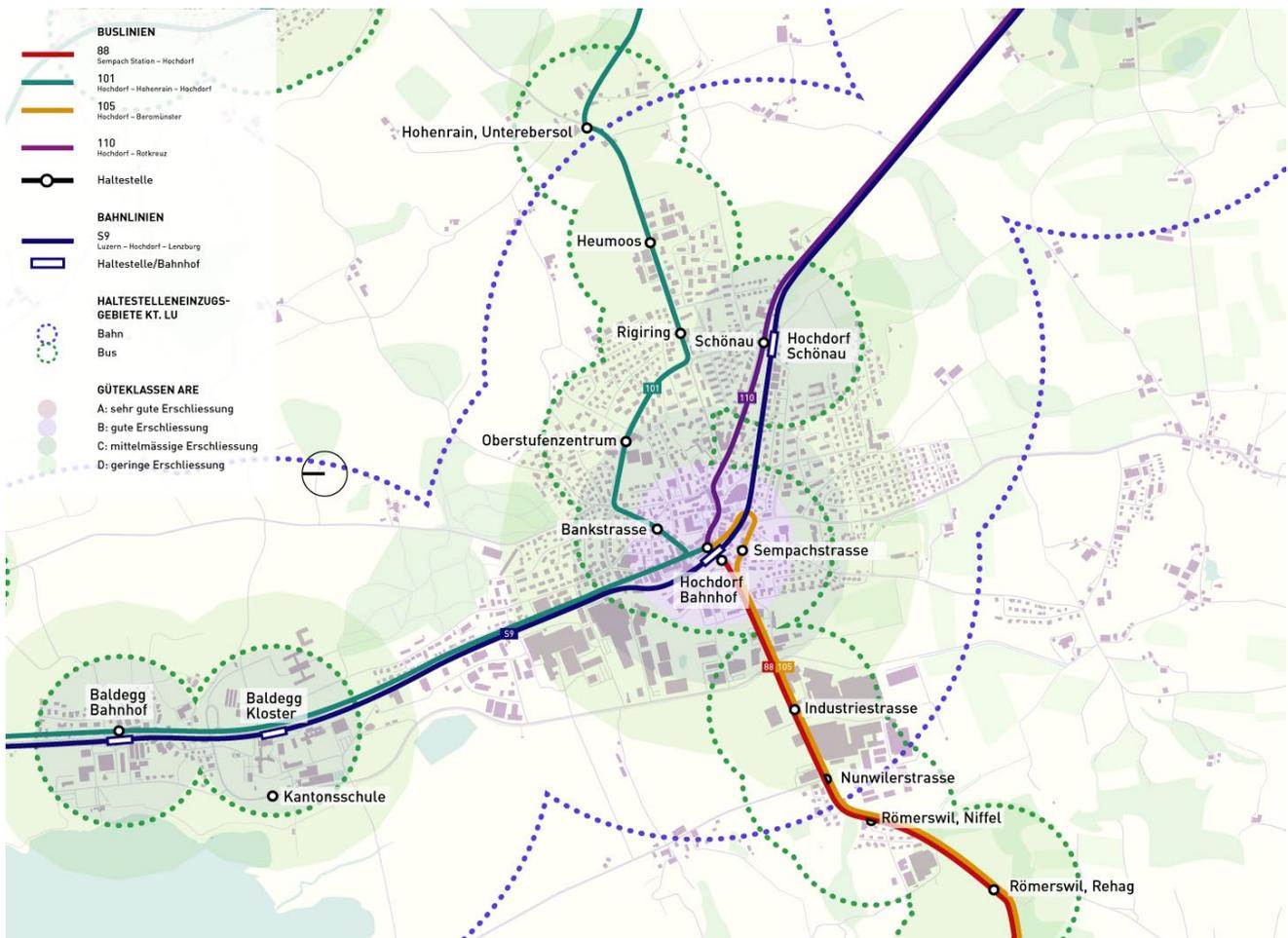


Abbildung 20: Räumliche ÖV-Erschliessung von Hochdorf

In Hochdorf können vier räumliche ÖV-Erschliessungslücken festgestellt werden. Die erste Erschliessungslücke liegt entlang der Baldeggstrasse und umfasst Gebiete auf beiden Seiten der Bahngleise. Obschon mehrere Buslinien (Linien 101 und 109) auf der Baldeggstrasse geführt werden, ist das Gebiet aufgrund fehlender Haltestellen zwischen dem Bahnhof Hochdorf und der Bahnhaltestelle Baldegg Kloster nicht erschlossen. Die Erschliessungslücke umfasst einerseits Wohn- und andererseits Arbeitsplatzgebiet. Die Nähe der Kantonsstrasse zur Gleisinfrastruktur der Seetalbahn erschwert einen möglichen Infrastrukturausbau.

Entlang der Sempachstrasse an der Grenze zu Römerswil resultiert gemäss den ÖV-Güteklassen des ARE eine Erschliessungslücke. Die Haltestelle Nunwilstrasse wird von der Buslinie 105 jeweils werktags unregelmässig angefahren, während der HVZ im 30-Min.-Takt und ganztags im 60-Min.-Takt. Dies jedoch nur in eine Richtung (Richtung Bahnhof Hochdorf). Die angrenzende Haltestelle Niffel wird hingegen nur in Richtung Römerswil angefahren. Beide Haltestellen sind nicht innerhalb des Rasters der Güteklassen nach ARE enthalten. Es resultiert abgesehen von der «formell» fehlenden Lücke gemäss ARE jedoch keine effektive Erschliessungslücke, da die beiden Haltestellen bedient werden.

Die dritte Erschliessungslücke umfasst das Siedlungsgebiet der beiden Gebiete Ligschwil und Urswil. Diese befinden sich jeweils ca. 2 km vom Bahnhof Hochdorf entfernt und setzen sich damit etwas von der ansonsten kompakten Siedlungsstruktur ab. Weiter weisen sie eine geringere Bevölkerungsdichte auf. Es besteht kein ÖV-Korridor durch diese beiden Gebiete.

Innerhalb des Einzugsgebiets des Bahnhofs aber ausserhalb der ÖV-Erschliessungsgüte nach ARE befindet sich ebenfalls das Wohnquartier Hofderefeld, welches sich im Süden der Gemeinde entlang der Urswilstrasse erstreckt. Das Quartier Hofderefeld befindet sich ausserhalb der Einzugsgebiete der umliegenden Bushaltestellen, sodass sich für dieses Gebiet längere Zugangswege zu den Haltestellen ergibt.

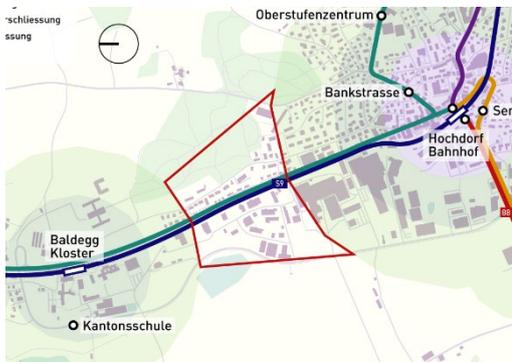


Abbildung 21: Erschliessungslücke Baldeggstrasse

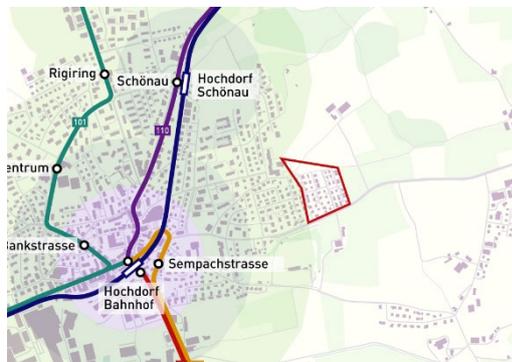


Abbildung 22: Erschliessungslücke Hofderefeld



Abbildung 23: Erschliessungslücke Sempachstrasse (ausschliesslich gemäss Güteklassen des ARE)



Abbildung 24: Erschliessungslücke Urswil / Ligschwil

3.5 ÖV-Fahrgastzahlen

In der nachfolgenden Abbildung sind die Zahlen an ein- und aussteigenden Personen an den ÖV-Haltestellen in Hochdorf aufgeführt. Die Zahlen entsprechen dem täglichen Durchschnitt der Ein- und Aussteigenden. Die Daten zu den Buslinien stammen aus den Jahren 2022 und 2023 (Postauto / ZVB). Die Zahlen der Bahnhaltstellen stammen von der SBB aus dem Jahr 2022 und umfassen das Total an Ein- und Aussteigenden. Die Abbildung ist zusätzlich im Anhang 4 aufgeführt.

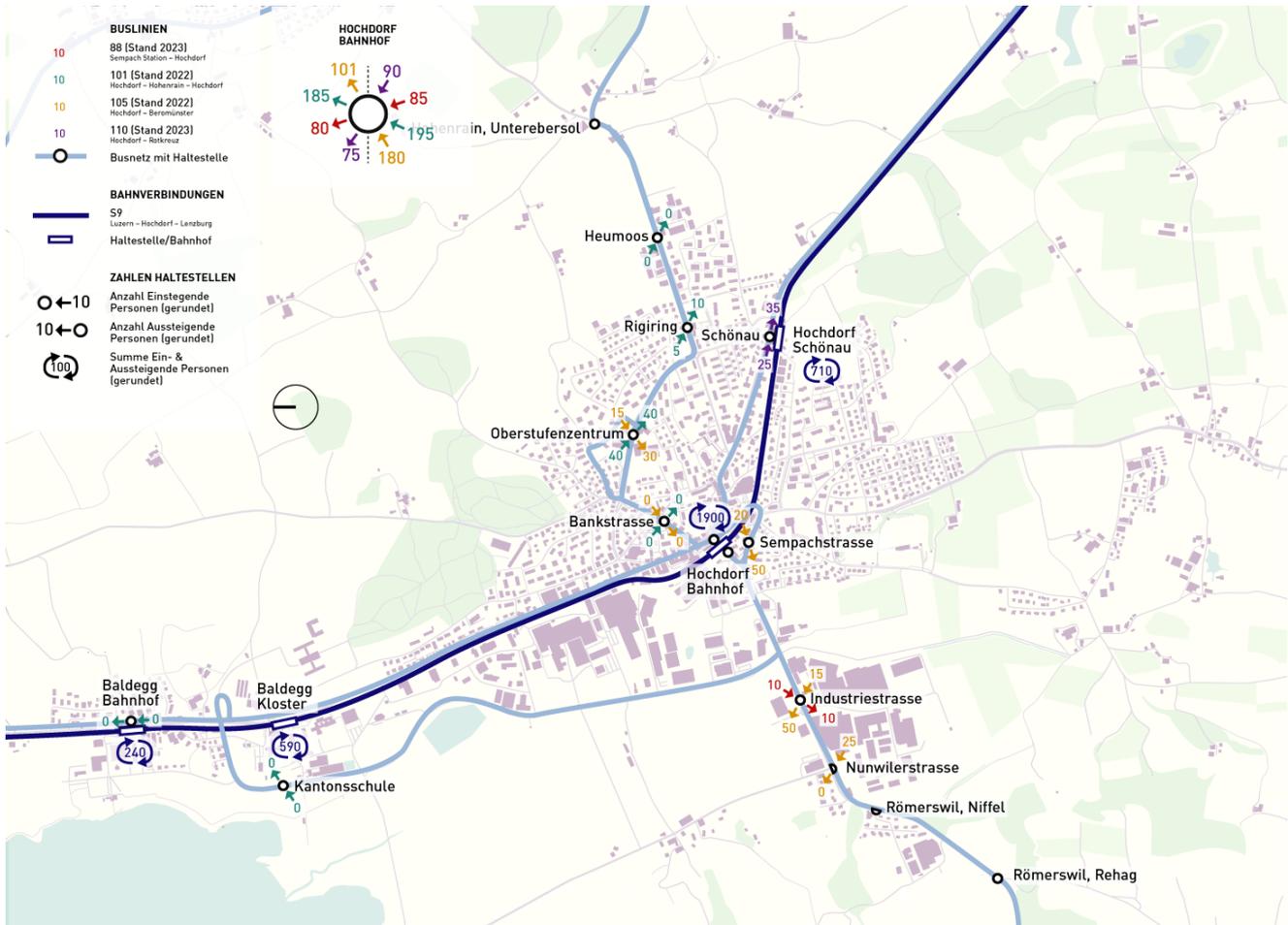


Abbildung 25: Zahl an ein- und aussteigenden ÖV-Fahrgästen in Hochdorf

Anhand der Zahlen der Busfahrgäste kann die Bedeutung der verschiedenen Buslinien festgestellt werden. Als wichtigste Bushaltestellen fungiert zum einen der Bahnhof Hochdorf und zum anderen die Haltestelle Oberstufenzentrum. Weitere wichtige Haltestellen sind Schönau, Sempachstrasse, Industriestrasse und Nunwilstrasse. Die übrigen Bushaltestellen weisen einen sehr tiefen Durchschnitt an täglichen Ein- und Aussteigenden auf. Die Haltestelle Oberstufenzentrum ist vor allem für den Schulverkehr von hoher Bedeutung. Interessant ist die Differenz zwischen Ein- und Aussteigenden an den verschiedenen Stationen. Zum Beispiel steigen auf der Linie 105 viele Personen bereits an der Sempachstrasse an anstelle bis zum Bahnhof Hochdorf zu fahren.

Der Bahnhof Hochdorf ist für den Bahnverkehr wichtiger ÖV-Knoten mit im Durchschnitt täglich 1'900 Ein- und Aussteigenden. Die nächste hohe Zahl an Ein- und Aussteigenden besteht an der Bahnhaltstelle Schönau (710 Personen). Der Bahnhof Baldegg Kloster (590 Ein- und Aussteigende) ist aufgrund der Nähe zur Kantonsschule Seetal für den Schulverkehr von grosser Bedeutung. Die Zahl an Ein- und Aussteigenden am Bahnhof

Baldegg ist mit durchschnittlich 240 Personen täglich deutlich tiefer als an den anderen Bahnhöfen. Die Bedeutung dieser Haltestelle ist zahlenmässig untergeordnet, stellt aber für den Siedlungsteil Baldegg eine wichtige Erschliessung sicher.

3.6 ÖV-Infrastruktur

Die ÖV-Haltestellen in Hochdorf sind mehrheitlich wenig attraktiv gestaltet. Es sind jeweils weder Witterungsschutz noch Sitzgelegenheiten vorhanden. Nur vereinzelt sind die Haltestellen hindernisfrei zugänglich bzw. gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) umgesetzt (Haltestellen Sempachstrasse und Rigiring). Weiter gibt es keine einheitliche Gestaltung der Haltestellen. Die Mehrheit der Haltestellen sind als Fahrbahnhaltestellen ausgestaltet (u. a. die Haltestellen Schönau, Oberstufenzentrum, Rigiring). Vereinzelt liegen die Haltestellen ausserhalb des Strassenraums (z. B. Bankstrasse in Richtung Hohenrain, Bahnhof Baldegg).

Nachfolgende Aufnahmen geben einen Eindruck zur Ausgestaltung der Haltestellen. Auffallend ist die Haltestelle Bankstrasse (Richtung Hochdorf), welche in der Einmündung der Rosentalstrasse liegt. Der Ein- und Ausstieg der Personen erfolgt im Strassenraum. Es ist kein geschützter Wartebereich vorhanden. Die Haltestelle Bahnhof Baldegg liegt ausserhalb des Strassenraums und kann von beiden Seiten befahren werden. Jedoch kann aufgrund der Lage der Haltestelle und der hohen Verkehrsbelastung auf der Baldeggstrasse die Haltestelle während der HVZ nicht bedient werden, was zu einer längeren Taktlücke führt.



Abbildung 26: Haltestelle Bankstrasse, Aufnahme Oktober 2022



Abbildung 27: Haltestelle Bankstrasse, Aufnahme Oktober 2022



Abbildung 28: Haltestelle Oberstufenzentrum, Aufnahme Oktober 2022



Abbildung 29: Haltestelle Baldegg Bahnhof, Aufnahme Oktober 2022



Abbildung 30: Haltestelle Hochdorf Bahnhof Haltekante Ost, Aufnahme Oktober 2022



Abbildung 31: Haltestelle Hochdorf Haltekante West, Aufnahme Oktober 2022

Weiter ist die Situation am Bahnhof Hochdorf unbefriedigend. Es bestehen sowohl im Westen wie auch im Osten des Bahnhofs Haltekanten für die verschiedenen Buslinien. Auf beiden Seiten sind die Haltestellen wenig attraktiv und nicht nach BehiG ausgestaltet. Die Platzverhältnisse sind vor allem auf der Ostseite sehr beengt. Die Haltestelle im Westen des Bahnhofs dient als Endhaltestelle, wobei nach dem Ausstieg der Fahrgäste das Fahrzeug wendet. Die Einstiegshaltekante im Westen befindet sich in der Einfahrt zu den Parkplätzen, geschützter Wartebereich besteht keiner. Die Fussverbindung zwischen Haltekanten im Westen und dem Bahnhof Hochdorf (Bahnperron sowie Bushaltekanten im Osten) bzw. dem Zentrum von Hochdorf erfolgt über eine Unterführung, welche über eine Treppe, eine Rampe und einen Lift zugänglich ist.



Abbildung 32: Situation Haltestellen Bahnhof Hochdorf, Kartengrundlage [9]

3.7 Fazit Situationsanalyse

In der nachfolgenden Tabelle sind die wichtigsten Erkenntnisse aus der Situationsanalyse nach Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken aufgeführt.

<p><u>Stärken</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Kompakte Siedlungsstruktur – Gute Erschliessungswirkung ÖV (zentrale Lage Bahnhof, ergänzt durch Bahnhof Schönau, Baldegg Kloster, Baldegg Bahnhof und Bushaltestellen) – Seetalbahn als zuverlässiges Rückgrat der ÖV-Erschliessung, insbesondere Richtung Emmen-Luzern – Ergänzende direkte Buslinien für den Pendlerverkehr zu regionalen Zielorten (TransSeetalExpress) – Schulverkehr mehrheitlich über ÖV abgewickelt (grosse Zahl an Ein- und Aussteigenden beim Oberstufenzentrum und Baldegg Kloster) – ESP Arbeit mit grösstenteils guter ÖV-Erschliessung direkt am Bahnhof resp. entlang Sempachstrasse mit Buskorridor 	<p><u>Schwächen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Verschiedene Erschliessungslücken (u. a. entlang Baldeggstrasse, Ligschwil, Urswil und Feldhöhe) – Teilweise längere Zugangswege zum ÖV (u. a. Hofderefeld, Arbeitszonen Industriestrasse / Turbiareal) – Lange Fahrzeiten u. a. nach Luzern; ÖV-Fahrzeiten mehrheitlich nicht konkurrenzfähig gegenüber MIV – Unbefriedigende Haltestelleninfrastruktur, besonders am Bahnhof Hochdorf – Taktlücke Bus beim Bahnhof Baldegg aufgrund überlasteter Strasse – Tiefe Fahrgastzahlen an verschiedenen Haltestellen – ÖV-Nutzung ist stark schulorientiert – Fehlende attraktive und direkte Verbindung Richtung Sursee – Zuverlässigkeit Linie 110 kritisch – Linie 110 macht in Hochdorf auf die S-Bahn und weitere Buslinien keinen Anschluss – Umwegfahrt der Linie 110 mangels Gelenkbustauglichkeit des Bushof Ost – Taktlücke auf wichtiger Achse nach Rotkreuz – Nördlicher Teil des ESP Arbeit durch den ÖV schlecht erschlossen
<p><u>Chancen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Entwicklung um den Bahnhof mit hohem Nachfragepotential und optimaler Erschliessung – Wachstum innerhalb der bestehenden Siedlungsstrukturen – ÖV-Angebot wäre auch für den Pendlerverkehr grundsätzlich geeignet (dichteres Angebot zu HVZ) – Bestehende ÖV-Korridore/Achsen stärken – Querverbindungen stärken mit gesamtheitlichem Blick – ÖV als zukunftsfähige Mobilität für kommende Generationen 	<p><u>Risiken</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – «Verzetteln» in der Erschliessung durch zusätzliche Korridore – Buskorridor Baldeggstrasse ohne Haltestellen aufgrund beengter Raumverhältnisse – Mangelnde Nachfrage aufgrund MIV-Gewohnheit in der Region – Fehlende Finanzmittel für Ausbau des ÖV-Angebots und für die Infrastruktur

4 Ziele

Die Ziele für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Gemeinde Hochdorf werden wie folgt festgesetzt:

Z1 - Abstimmung Siedlung und Verkehr

Die Siedlungsentwicklung findet in mit dem ÖV gut erschlossenen Gebieten statt.

Z2 – Rückgrat Seetalbahn

Hochdorf ist mit der Seetalbahn schnell, zuverlässig und direkt an die Agglomeration Luzern angebunden.

Z3 – Regionale Anbindung

Hochdorf ist durch ein attraktives, zuverlässiges Busangebot an wichtige (über-)regionale Zentren sowie den Fernverkehr direkt angebunden.

Z4 – Angebot gezielt ausbauen

Das ÖV-Angebot wird laufend optimiert und ausgebaut.

Z5 – Zugänglichkeit

Die ÖV-Haltestellen in Hochdorf sind aus allen Quartieren optimal zu Fuss und mit dem Velo zugänglich und liegen an strategisch wichtigen Orten entlang den etablierten ÖV-Korridoren.

Z6 – Hohe Aufenthaltsqualität

Der ÖV ist in Hochdorf hindernisfrei nutzbar und die Haltestellen weisen eine hohe Aufenthaltsqualität auf.

Z7 – Mobilitätshub Hochdorf

Der Bahnhof Hochdorf ist eine multimodale Verkehrsdrehscheibe mit optimalen / attraktiven Umsteigebeziehungen (u. a. Bahn-Bus, Bus-Bus, Velo-ÖV).

5 Konzept

5.1 Einleitung

Das nachfolgend beschriebene Konzept zeigt in groben Zügen auf, wie die zuvor definierten Ziele erreicht werden sollen (Ansätze zur Umsetzung) und welcher Zielzustand angestrebt wird. Im Konzeptplan werden die wichtigsten Inhalte ungefähr verortet und illustriert. Für verschiedene Fokusthemen werden die Erkenntnisse aus dem Planungsprozess sowie weiterzuerfolgende Ansätze vertieft. Die konkrete Umsetzung der Ziele und damit des ÖV-Konzepts soll anhand der Massnahmen erfolgen, welche in Kapitel 6 definiert werden.

5.2 Konzeptplan mit Beschrieb

Die Seetalbahn bildet das Rückgrat der ÖV-Erschliessung der Region und den wichtigsten ÖV-Korridor in Hochdorf. Durch schnellere Bahnverbindungen ist Hochdorf optimal an die Stadt und Agglomeration Luzern angebunden. Das Bahnangebot wird zukünftig weiter verdichtet, langfristig ist zu den HVZ ein Viertelstundentakt anzustreben. Vor allem für den Pendlerverkehr ist diese ÖV-Verbindung attraktiv und dem MIV gegenüber konkurrenzfähig. Die vier Bahnhaltstellen im Gemeindegebiet von Hochdorf sind als Zugangspunkte zur Bahn attraktiv gestaltet und für den Fuss- sowie Veloverkehr gut zugänglich. Zentraler ÖV-Knoten ist der Bahnhof Hochdorf. Hier kommen die verschiedenen ÖV-Korridore zusammen. Der Bahnhof Hochdorf wird zur multimodalen Verkehrsdrehscheibe aufgewertet und mit guten Infrastrukturen ausgebaut. Der Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln ist attraktiv und direkt möglich. Das Busnetz ist mit attraktiven Umsteigebeziehungen auf das Bahnangebot abgestimmt. Die Zugänglichkeit zum Bahnhof sowie die Aufenthaltsqualität am Bahnhof sind hoch.

Ergänzend zum Bahnkorridor in Richtung Lenzburg sowie Emmenbrücke/ Luzern, ist Hochdorf durch ÖV-Korridore an die wichtigsten überregionalen Zentren und Arbeitsplatzgebiete angebunden. Neben den bereits bestehenden Busverbindungen in Richtung Rotkreuz, Sempach-Neuenkirch und Beromünster, verbindet eine neue Buslinie Hochdorf schnell und direkt mit der Stadt Sursee. Die Verbindung in Richtung Rotkreuz soll weiter ausgebaut und zuverlässiger werden.

Die Bushaltstellen im Gemeindegebiet Hochdorf liegen gut erreichbar an zentralen Orten und sind optimal ins Fusswegnetz und Velowegnetz eingebunden. Veloabstellplätze bei den Haltstellen verbessern die Zugänglichkeit mit dem Velo und fördern die Multimodalität. Schwach genutzte Haltstellen können aufgehoben werden. Periphere Quartiere, welche auch weiterhin keine ÖV-Erschliessung aufweisen, sind durch direkte und sichere Fuss- und Veloverkehrsverbindungen sowie Sharing-Angebote an die Haltstellen des öffentlichen Verkehrs angeschlossen. Der Schulverkehr wird weiterhin möglichst über den öffentlichen Verkehr abgewickelt. Die lokale Erschliessung durch die Buslinie 101 wird überprüft und optimiert.

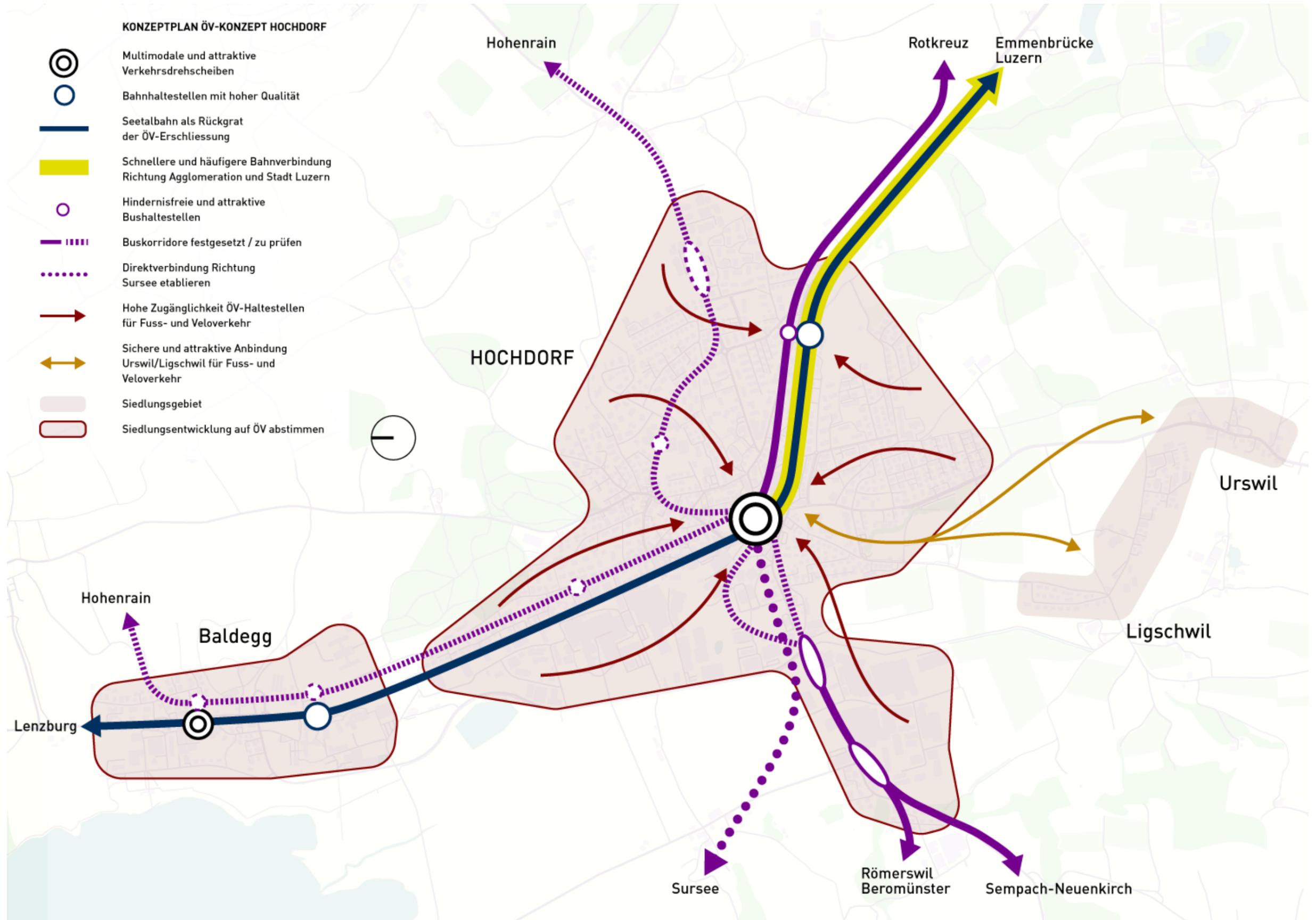


Abbildung 33: Konzeptplan ÖV-Konzept

5.3 Fokusthemen

ÖV-Erschliessung / Schulverkehr Ligschwil und Urswil

Im kommunalen Verkehrsrichtplan aus dem Jahr 2008 wurde die Erschliessung der beiden Quartiere Ligschwil und Urswil mit der Buslinie 88 über Rain angedacht. Umgesetzt wurde schlussendlich aufgrund ungeeigneter Strasseninfrastrukturen die heutige Linienführung über die Sempachstrasse und Hildisrieden. Dadurch kann das Arbeitsplatzgebiet in Hochdorf Richtung Römerswil gut erschlossen werden. Entsprechend besteht heute keine ÖV-Erschliessung für die beiden Quartiere.

Die ÖV-Erschliessung von Ligschwil und Urswil wird grundsätzlich nicht ausgeschlossen, jedoch im ÖV-Konzept nicht prioritär angestrebt. Trotz der geplanten Neubaugebiete in Ligschwil wird das Nachfragepotential im Verhältnis zu den notwendigen Investitionen für eine Buserschliessung als zu gering eingeschätzt. Die Umlegung der Linie 88 wird seitens VVL ausgeschlossen. Eine Erschliessung der Quartiere in Form eines Nebenproduktes (Stichfahrt während Standzeit) wäre bei einer Neukonzeption des Busangebotes in Hochdorf langfristig denkbar. Für eine potenzielle zukünftige ÖV-Erschliessung soll in Ligschwil/ Urswil, eine Landsicherung (vorzugsweise beim Parkplatz Urswil) für eine Haltestelle mit Wendemöglichkeit weiterverfolgt werden.

In der Gemeinde Hochdorf verkehren keine Schulbusse. Grundsätzlich wird der Schulverkehr mit dem öffentlichen Verkehr abgewickelt. Wo keine ÖV-Erschliessung vorhanden ist, erfolgt der Schulverkehr zu Fuss oder mit dem Velo. Das Potential an Schulverkehr aus den peripheren Quartieren ist gering. Einzig das periphere Quartier Feldhöhe weist einen grossen Anteil an Schulkindern auf. Hier ist aufgrund der Nähe zu den Schulhäusern jedoch die Einführung eines Schulbusses wenig sinnvoll. Die Einführung eines Schulbusses wird in Hochdorf nicht angestrebt, da die Investitions- und Betriebskosten den Nutzen übersteigen. Es gilt, bei den Gebieten ausserhalb der ÖV-Erschliessung eine sichere und attraktive Fuss- und Velowegverbindung für die Schulkinder zu gewährleisten. Dies schliesst nicht aus, dass der Schulverkehr privat organisiert werden kann.

Überprüfung Linie 101

Die Linie 101 verkehrt als Ringlinie durch das Siedlungsgebiet von Hochdorf und bindet Hohenrain an die Seetalbahn an. In Hochdorf wird die Linie 101 wenig bis kaum genutzt und trägt nicht zur Erschliessung von Hochdorf bei. Die Zuverlässigkeit der Buslinie ist kritisch. Stau und Verkehrsbelastung führen zu Fahrzeitverlusten. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und fehlenden flankierenden Massnahmen kann die Bushaltestelle Bahnhof Baldegg während der HVZ nicht bedient werden. Gemäss Verkehrsrichtplan aus dem Jahr 2008 sind neue Bushaltestellen entlang der Baldeggstrasse vorgesehen. Diese würden die dort bestehenden Erschliessungslücken zwar theoretisch schliessen, wurden aber aufgrund der schwierigen Situation (parallele Führung der Bahnlinie entlang der Kantonsstrasse) bisher nicht realisiert. Würde die Linie 101 zukünftig nicht mehr in diesem Korridor verkehren, erübrigt sich entsprechend auch die Realisierung von Haltestellen. Die betroffenen Quartiere können alternativ durch den Fuss- und Veloverkehr und allfällige Sharing-Angebote an den Bahnhof Hochdorf mit einem attraktiveren Bahnangebot angebunden werden.

Eine Neuausrichtung des Angebotskonzepts der Linie 101 drängt sich somit aus verschiedenen Gründen auf. Dabei sollen die Linienführung und das Angebot der Linie 101 überprüft und neue Varianten entwickelt werden. Aus dem Angebotskonzept ergeben sich anschliessend Folgerungen für das Haltestellenkonzept und die Fuss- und Velowegplanung.

Direkte Busverbindung Richtung Sursee

Aus Sicht der Gemeinde Hochdorf ist die Notwendigkeit einer direkten und schnellen ÖV-Verbindung nach Sursee gegeben. Sursee ist wichtiges überregionales Zentrum und Arbeitsplatzgebiet. Weiter besteht beim Bahnhof Sursee Anschluss auf den Fern-/ Regionalverkehr in Richtung Olten, Bern und Basel. Mit dem aktuellen Angebot ist die ÖV-Reisezeit nicht mit der MIV-Reisezeit konkurrenzfähig. Zudem sind die Umsteigebeziehungen nicht zuverlässig gegeben. Eine Direktverbindung zwischen Hochdorf und Sursee soll ergebnisoffen geprüft werden, wobei eine Unterscheidung zwischen kurz- und mittelfristiger Lösung denkbar ist.

Haltestellenkonzept

Aufgrund der Analyse und der Konzepterarbeitung liegen bereits einige Ideen und Ansätze für ein zu erarbeitendes Haltestellenkonzept (vgl. Massnahmen) vor.



Abbildung 34: Aufhebung Bankstrasse und mögliche Zusammenlegung Heumoos/Rigiring, Kartengrundlage [15]

Die Haltestellen Rigiring und Heumoos könnten auf eine Haltestelle reduziert werden, wobei die Haltestelle Heumoos bereits nach BehiG inkl. Landerwerb umgebaut wurde. Die Haltestelle Bankstrasse kann aufgehoben werden, da sie nicht genutzt wird und eine Umgestaltung gemäss BehiG an der heutigen Lage nicht möglich wäre.



Abbildung 35: Ansätze für Haltestellen entlang Sempachstrasse, Kartengrundlage [15]

Die Haltestelle Sempachstrasse wurde bereits nach BehiG umgebaut. Grundsätzlich kann diese Haltestelle so bestehen bleiben. Mit dem Umbau des Bushof Hochdorf wird die Linieneinführung verschiedener Buslinien angepasst, wodurch die Anfahrt der Haltestelle Sempachstrasse jedoch nicht mehr sinnvoll wäre. Dieser Zustand wird langfristig voraussichtlich eintreten. Dann bietet sich die Verschiebung der Haltestelle in Richtung Industriestrasse an, um auch das Südiareal besser zu erschliessen. Für die Haltestelle Nunwilstrasse besteht bereits ein Vorprojekt, welches die Verschiebung der Haltestelle in Richtung Römerswil vorsieht. Denkbar wäre zudem eine alternative Führung der Buslinien zum Bahnhof Hochdorf durch das Südiareal via Industriestrasse und Lavendelweg.

6 Massnahmen

6.1 Übersicht

In der nachfolgenden Tabelle sind alle Massnahmen, welche im Rahmen des ÖV-Konzepts definiert wurden, aufgeführt. Weiter ist angegeben, welche Massnahmen zur Erreichung der festgesetzten Ziele beiträgt.

	Z1 – Abstimmung Siedlung und Verkehr	Z2 – Rückgrat Seetalbahn	Z3 – Regionale Anbindung	Z4 – Angebot gezielt ausbauen	Z5 – Zugänglichkeit	Z6 – Hohe Aufenthaltsqualität	Z7 – Mobilitätshub Hochdorf
M1 – Aktualisierung kommunaler Verkehrsrichtplan	X	X	X	X	X		X
M2 – Siedlungsentwicklung auf bestehende ÖV-Erschliessung abstimmen	X						
M3 – Bahnangebot ausbauen		X		X			
M4 – Prüfung Direktverbindung nach Sursee			X	X			
M5 – Laufende Prüfung und Optimierung des ÖV-Angebots in Zusammenarbeit mit VVL		X	X	X			
M6 – Angebotskonzept Linie 101				X	X		
M7 – Haltestellenkonzept	X				X	X	X
M8 – Überarbeitung Fuss- und Velowegnetz inkl. Behebung Schwachstellen und Netzlücken					X		
M9 – Umsetzung BehiG						X	
M10 – Umbau und Aufwertung Bahnhof Hochdorf zum Mobilitätshub		X	X		X	X	X

Tabelle 1: Übersicht Zugehörigkeit Massnahmen und Ziele

6.2 Massnahmenblätter

Nachfolgend sind alle Massnahmen detailliert beschrieben aufgeführt. Neben einem detaillierten Beschrieb sind Umsetzungshorizont sowie beteiligte Organisationen aufgeführt.

M1 – Aktualisierung kommunaler Verkehrsrichtplan	
Massnahme	
Ziele	Z1 – Abstimmung Siedlung und Verkehr Z2 – Rückgrat Seetalbahn Z3 – Regionale Anbindung Z4 – Angebot gezielt ausbauen Z5 – Zugänglichkeit Z7 – Mobilitätshub Hochdorf
Beschrieb	Der kommunale Verkehrsrichtplan bildet als behördenverbindliches Planungsinstrument die Grundlage für die kommunale Verkehrsplanung von Hochdorf. Der aktuelle kommunale Verkehrsrichtplan stammt aus dem Jahr 2008. Obschon viele Themen noch aktuell sind und nur wenige festgesetzte Massnahmen wirklich umgesetzt wurden, hat sich die Ausgangslage verändert. Zum einen haben sich die Rahmenbedingungen aufgrund neuer übergeordneter Planungsinstrumenten verändert, zum anderen ist mit dem definitiven Entfallen der Umfahrung und dem Entscheid für Null+ mit einem massiven ÖV-Ausbau sowie der folgenden Erarbeitung des Gesamtmobilitätskonzepts Seetal eine Anpassung der verkehrlichen Entwicklungsstrategie nötig. Strategische Grundlage für den kommunalen Verkehrsrichtplan bildet der Masterplan Mobilität, welcher sich aus verschiedenen Verkehrskonzepten, wie das vorliegende ÖV-Konzept, ein Fuss- und Veloverkehrskonzept, ein MIV-Konzept und ein Strassengestaltungskonzept, zusammenstellt.
Umsetzung	
Nächste Schritte	– Erarbeitung Masterplan Mobilität Hochdorf mit den vier Verkehrskonzepten (ÖV-Konzept, Fuss- und Veloverkehrskonzept und Strassengestaltungskonzept) als strategische Grundlage für den kommunalen Verkehrsrichtplan
Federführung, weitere Beteiligte	– Gemeinde Hochdorf
Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe (laufend) <input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (innert 5 Jahren) <input type="checkbox"/> mittelfristig (innert 10 Jahren) <input type="checkbox"/> längerfristig (über 10 Jahre)

M2 – Siedlungsentwicklung auf bestehende ÖV-Erschliessung abstimmen

Massnahme

Ziele	Z1 – Abstimmung Siedlung und Verkehr
Beschrieb	<p>Im Rahmen der Zielsetzung Z1 – Abstimmung Siedlung und Verkehr gilt es die Siedlungsentwicklung auf bestehende ÖV-Erschliessung abzustimmen. Durch die Koordination zwischen der Siedlungsentwicklung mit dem bestehenden ÖV-Netz und Angebot wird der direkte Zugang zum ÖV für mehr Personen in Hochdorf sichergestellt. Dadurch soll die Attraktivität des ÖV gesteigert und der ÖV-Anteil am Modalsplit erhöht werden.</p> <p>Die Massnahme umfasst zum einen eine Siedlungsentwicklung in gut erschlossenen Quartieren, wie dies mit der Entwicklung des Südiareals bereits angegangen wird. Zum anderen gilt es keine ÖV-Erschliessung von peripheren, weniger dichten Quartieren anzustreben. In den Gebieten ausserhalb des zentralen Siedlungsgebiets gilt es den Fuss- und Veloverkehr zu stärken.</p>

Umsetzung

Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Entwicklung Südiareal – Anpassungen weiterer Planungsinstrumente (Siedlungsleitbild, BZR, Parkplatzreglement, Parkraumbewirtschaftung)
Federführung, weitere Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> – Gemeinde Hochdorf – Kanton Luzern – Private
Umsetzungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe (laufend) <input type="checkbox"/> kurzfristig (innert 5 Jahren) <input type="checkbox"/> mittelfristig (innert 10 Jahren) <input type="checkbox"/> längerfristig (über 10 Jahre)

M3 – Bahnangebot ausbauen

Massnahme

Ziele	Z2 – Rückgrat Seetalbahn Z4 – Angebot gezielt ausbauen
Beschrieb	<p>Als Rückgrat der ÖV-Erschliessung der gesamten Region bildet die Seetalbahn (S9) wichtigster ÖV-Korridor in Hochdorf. Aktuell verkehrt die Seetalbahn im 30-Min.-Takt mit einzelnen Verdichtungskurse in der HVZ. Weiter beträgt die Reisezeit nach Luzern über 30 Minuten, wobei bei den Verdichtungskursen (Schnellverbindung S99) lediglich 2 Minuten Reisezeit eingespart werden. Um die Attraktivität des ÖV und insbesondere der Seetalbahn zu steigern, gilt es das Bahnangebot langfristig auszubauen. Der Angebotsausbau umfasst die Steigerung der Kapazität, Taktverdichtungen sowie die Verkürzung der Reisezeit. Es gilt das vorhandene Potential zu nutzen und vor allem beim Pendlerverkehr wie auch beim Freizeitverkehr den ÖV-Anteil des Modalsplits zu steigern. Als kurzfristige Massnahme ist der Ersatz der S99 durch ein RE zu prüfen.</p>

Umsetzung

Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Prüfung einer Schnellverbindung ab Hochdorf in die Agglomeration Luzern (u. a. Haltestellen Emmenbrücke und Luzern) – Prüfung eines RE anstelle der S99 zur Beschleunigung – Machbarkeitsprüfung Viertelstundentakt S9 gemäss Planungssynthese Seetal
Federführung, weitere Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> – VVL – Kanton Luzern – Projekt Durchgangsbahnhof Luzern – Region Seetal – Gemeinden Ballwil und Eschenbach – Gemeinde Hochdorf
Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe (laufend) <input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (innert 5 Jahren) <input type="checkbox"/> mittelfristig (innert 10 Jahren) <input checked="" type="checkbox"/> längerfristig (über 10 Jahre)

M4 – Prüfung Direktverbindung nach Sursee

Massnahme	
Ziele	Z3 – Regionale Anbindung Z4 – Angebot gezielt ausbauen
Beschrieb	Sursee ist wichtiges überregionales Zentrum und Pendlerdestination von Personen aus Hochdorf. Die Gemeinde Hochdorf verfolgt das Ziel einer direkten und schnellen Busverbindung zwischen Hochdorf und Sursee zu haben. Aktuell ist Sursee mit dem ÖV von Hochdorf mit Umstieg über Sempach erreichbar. Die ÖV-Reisezeit ist mit der MIV-Reisezeit nicht konkurrenzfähig. Es gilt im Rahmen dieser Massnahme eine Direktverbindung nach Sursee zu Prüfen. Der Lead liegt dabei beim VVL.
Umsetzung	
Nächste Schritte	– Studie (Linienführung, Potential, Angebot, Kosten usw.) mit VVL auslösen
Federführung, weitere Beteiligte	– VVL – Kanton Luzern – Gemeinde Hochdorf – Stadt Sursee
Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe (laufend) <input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (innert 5 Jahren) <input type="checkbox"/> mittelfristig (innert 10 Jahren) <input type="checkbox"/> längerfristig (über 10 Jahre)

M5 – Laufende Prüfung und Optimierung des ÖV-Angebots in Zusammenarbeit mit VVL

Massnahme	
Ziele	Z2 – Rückgrat Seetalbahn Z3 – Regionale Anbindung Z4 – Angebot gezielt ausbauen
Beschrieb	Um die Attraktivität des ÖV stetig zu gewähren und das vorhandene Potential zu nutzen gilt es das ÖV-Angebot laufend zu prüfen und zu optimieren. Die Optimierung umfasst einerseits den Ausbau des bestehenden Angebots in Form von Taktverdichtungen oder Lückenschluss. Zum anderen gilt es das bestehende Angebot stetig zu verbessern durch flankierende Massnahmen. Das betrifft u. a. die mangelhafte Zuverlässigkeit der Linie 110 (TransSeetalExpress) in Richtung Rotkreuz oder die unattraktiven Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn am Bahnhof Hochdorf.
Umsetzung	
Nächste Schritte	– Klärung und Konkretisierung Zuständigkeiten und nächste Schritte in der Gemeinde – Laufende Koordination mit VVL – Umsetzen von Verkehrsmanagementmassnahmen sowie Massnahmen der Busbeschleunigung; Einbezug laufende Planungssynthese
Federführung, weitere Beteiligte	– VVL – Kanton Luzern – Gemeinde Hochdorf
Umsetzungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe (laufend) <input type="checkbox"/> kurzfristig (innert 5 Jahren) <input type="checkbox"/> mittelfristig (innert 10 Jahren) <input type="checkbox"/> längerfristig (über 10 Jahre)

M6 – Angebotskonzept Linie 101	
Massnahme	
Ziele	Z4 – Angebot gezielt ausbauen Z5 – Zugänglichkeit
Beschrieb	<p>Die Linie 101 dient als lokale Erschliessungslinie und bindet das Siedlungsgebiet von Hochdorf sowie die Gemeinde Hohenrain an die Seetalbahn. Die Funktion der Linie innerhalb der Gemeinde wird jedoch kritisch eingestuft. Aktuell ist die Linie als Ringlinie aufgebaut, was ihre Flexibilität und Zuverlässigkeit beeinträchtigen. Innerhalb der Gemeinde Hochdorf ist die Nachfrage der Linie 101 sehr gering mit teilweise weniger als 5 Ein- und Aussteigende im Tagesdurchschnitt. Aufgrund der Überlastung auf der Baldeggstrasse / Hauptstrasse kann der Bus in der HVZ die Haltestelle Baldegg Bahnhof nicht bedienen.</p> <p>Im Rahmen einer Studie gilt es die Linie 101 zu Überprüfen und allenfalls ein neues, optimiertes Angebotskonzept zu erarbeiten. Die Ergebnisse der Studie bilden die Grundlage für weitere festgesetzte Massnahmen (u. a. M1 – Aktualisierung kommunaler Verkehrsrichtplan, M7 – Haltestellenkonzept und M9 – Umsetzung BehiG). Die Massnahme wird mit allfälligen Planungen von on demand-Angeboten koordiniert.</p>
Umsetzung	
Nächste Schritte	– Studie zur Überprüfung des Angebots und Festlegung neues Angebotskonzept (Auslösung durch VVL)
Federführung, weitere Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> – VVL – Kanton Luzern – Gemeinde Hochdorf – Nachbargemeinden
Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe (laufend) <input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (innert 5 Jahren) <input type="checkbox"/> mittelfristig (innert 10 Jahren) <input type="checkbox"/> längerfristig (über 10 Jahre)

M7 – Haltestellenkonzept

Massnahme

Ziele	Z1 – Abstimmung Siedlung und Verkehr Z5 – Zugänglichkeit Z6 – Hohe Aufenthaltsqualität Z7 – Mobilitätshub Hochdorf
-------	---

Beschrieb	<p>Im Rahmen eines Haltestellenkonzeptes gilt es die ÖV-Haltestellen in Hochdorf zu optimieren. Dies umfasst zum einen das Haltestellennetz, sprich die Standorte der Haltestellen, und zum anderen die Ausgestaltung der Haltestellen.</p> <p>Die Optimierung des Haltestellennetzes umfasst das Aufheben bestehender ungenutzter Haltestellen sowie die Verschiebung und das Erstellen von Haltestellen, um die Erreichbarkeit des ÖV zu verbessern und Erschliessungslücken zu schliessen. Dabei soll im Rahmen des Haltestellenkonzeptes eine Überprüfung der Haltestellen bzgl. Nutzen und Nachfrage sowie eine Optimierungsanalyse der ÖV-Erschliessung durchgeführt werden. Fokus soll dabei auch auf der Haltestelle Bahnhof Baldegg bilden, welche aktuell aufgrund Überlastung auf der Kantonsstrasse in der HVZ nicht bedient werden kann.</p> <p>Neben der Standortoptimierung gilt es die Attraktivität des ÖV durch eine hohe Aufenthaltsqualität an den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zu steigern. Dabei umfasst die Aufenthaltsqualität u. a. Witterungsschutz, Beleuchtung, Sitzgelegenheit, Hitzeminderung und Grünraum, Fahrgastinformationen, Sharingangebote etc. Es soll ein Konzept für funktionale und attraktive Haltestellen erarbeitet werden, welches sich der Steigerung der Aufenthaltsqualität der ÖV-Haltestellen in Hochdorf annimmt.</p> <p>Im Haltestellenkonzept kann auch abgeklärt werden, wo und in welchem Umfang P+R-Angebote in Hochdorf (und Umgebung) zweckmässig wären.</p> <p>Das Haltestellenkonzept soll erst nach der Analyse der Linie 101 (M6 – Angebotskonzept Linie 101) erstellt werden, damit das neue Angebotskonzept der Linie berücksichtigt werden kann. Weiter soll die Massnahme koordiniert mit der M9 – Umsetzung BehiG sowie der Erstellung von qualitativen Veloabstellplätzen gemäss M8 – Überarbeitung Fuss- und Velowegnetz stattfinden.</p>
-----------	---

Umsetzung

Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Ergebnisse Überprüfung Angebot Linie 101 abwarten – Haltestellenkonzept durch Gemeinde und Kanton auslösen
Federführung, weitere Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> – Gemeinde Hochdorf – Kanton Luzern – VVL – Transportunternehmen
Umsetzungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Daueraufgabe (laufend) <input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (innert 5 Jahren) <input type="checkbox"/> mittelfristig (innert 10 Jahren) <input type="checkbox"/> längerfristig (über 10 Jahre)

M8 – Überarbeitung Fuss- und Velowegnetz

Massnahme

Ziele Z5 – Zugänglichkeit

Beschrieb Die Zugänglichkeit der ÖV-Haltestellen zu Fuss und mit dem Velo ist zentral für die Attraktivität des ÖV. Im Rahmen der Erarbeitung des Fuss- und Veloverkehrskonzept gilt es das Fusswegnetz sowie das Velowegnetz zu überarbeiten und zu optimieren. Dabei sollen Schwachstellen behoben und Netzlücken geschlossen werden. Dabei gilt es auch die dominante Trennwirkung der Gleise zu betrachten und mögliche Gleisquerungen miteinzubeziehen. Wichtig ist, dass vor allem Gebiete, welche nicht mit dem ÖV direkt erschlossen sind, gut mit dem Fuss- und Velowegnetz angebunden sind. Das betrifft unter anderem die beiden Quartiere Ligschwil und Urswil sowie die peripheren Quartiere des Hauptsiedlungsgebiets (z. B. Hofderefeld, Feldhöhe). Weiter gilt es die ÖV-Haltestellen aktiv in die Wegnetze miteinzubeziehen und die Zugänglichkeit der Haltestellen für den Fuss- und Veloverkehr sicherzustellen. Beim Veloverkehr umfasst dies auch die Erstellung von qualitativen Veloabstellplätzen bei zentralen/ wichtigen ÖV-Haltestellen. Zudem gilt es allfällige Sharing-Angebote mitzudenken bzw. einzubeziehen.

Umsetzung

Nächste Schritte – Erarbeitung Fuss- und Veloverkehrskonzept
 – Erstellung qualitativer Veloabstellplätzen an zentralen / wichtigen ÖV-Haltestellen

Federführung, weitere Beteiligte – Gemeinde Hochdorf

Umsetzungshorizont Daueraufgabe (laufend)
 kurzfristig (innert 5 Jahren)
 mittelfristig (innert 10 Jahren)
 längerfristig (über 10 Jahre)

M9 – Umsetzung BehiG

Massnahme

Ziele Z6 – Hohe Aufenthaltsqualität

Beschrieb Gemäss Bundesgesetz zur Behindertengleichstellung (BehiG) müssen alle Haltestellen des öffentlichen Verkehrs hindernisfrei zugänglich und autonom nutzbar sein. In der Gemeinde Hochdorf ist dies aktuell noch nicht überall der Fall. Innert den nächsten Jahren gilt es alle Haltestellen des öffentlichen Verkehrs gemäss BehiG umzusetzen bzw. umzugestalten. Je nach Standort der Haltestelle liegt die Verantwortung bei Hochdorf (Gemeindestrassen) oder beim Kanton (Kantonsstrassen). Zuständig für den Umbau des Bahnhofs Hochdorf (Perron) ist die SBB. Die Umsetzung soll dabei koordiniert mit dem Haltestellenkonzept (M7) erfolgen.

Umsetzung

Nächste Schritte – Umbau der Haltestellen gemäss den Vorgaben des BehiG (nachgelagert an Standortprüfung Haltestellen)

Federführung, weitere Beteiligte – Gemeinde Hochdorf
 – Kanton Luzern
 – SBB

Umsetzungshorizont Daueraufgabe (laufend)
 kurzfristig (innert 5 Jahren)
 mittelfristig (innert 10 Jahren)
 längerfristig (über 10 Jahre)

M10 – Umbau und Aufwertung Bahnhof Hochdorf zum Mobilitätshub

Massnahme

Ziele	Z2 – Rückgrat Seetalbahn Z3 – Regionale Anbindung Z5 – Zugänglichkeit Z6 – Hohe Aufenthaltsqualität Z7 – Mobilitätshub Hochdorf
-------	---

Beschrieb	Im Rahmen der Entwicklung des Südiareals ist die Aufwertung des Bushofs am Bahnhof angedacht. Dabei soll eine Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Bus erzeugt und die Aufenthaltsqualität am Bahnhof gesteigert werden. Der Bushof gilt es dabei gemäss BehiG umzubauen und die Anforderungen des ÖV-Angebots in Hochdorf zu berücksichtigen. Weiter gilt es die Zugänglichkeit des Bahnhofs, vor allem für den Fuss- und Veloverkehr, zu steigern. Dazu gehört unter anderem die Erstellung qualitativer Veloabstellanlagen, welcher die Multimodalität weiter fördern.
-----------	---

Umsetzung

Nächste Schritte	– Abschluss Synthesephase Südiareal und Bahnhof – Konzept und Realisierung Umgestaltung Bahnhof und Bushof (Projekt Gemeinde)
------------------	--

Federführung, weitere Beteiligte	– Kanton Luzern – Gemeinde Hochdorf – VVL – Transportunternehmen (Bus, SBB)
----------------------------------	--

Umsetzungshorizont	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe (laufend) <input type="checkbox"/> kurzfristig (innert 5 Jahren) <input type="checkbox"/> mittelfristig (innert 10 Jahren) <input checked="" type="checkbox"/> längerfristig (über 10 Jahre)
--------------------	---

7 Controlling

Um die Umsetzung des ÖV-Konzeptes sicherzustellen, wird das Controlling wie folgt installiert:

Ziel und Auftrag des Controllings

Mit dem Controlling stellt die Gemeinde Hochdorf sicher, dass die Massnahmen des ÖV-Konzeptes weiterverfolgt und umgesetzt werden. Zugleich gibt das Controlling eine Übersicht und dient für die Kommunikation und Abstimmung mit Dritten (vgl. beteiligte Stellen in den Objektblättern)

Verantwortung und Durchführung

Verantwortlich für die Durchführung des Controllings ist der zuständige Bereich (Stand 2024: Finanzen und Wirtschaft). Die Ergebnisse des Controllings können Dritten und der Öffentlichkeit in einer geeigneten Form zugänglich gemacht werden.

Form

Das Controlling soll in Form eines prägnanten, kurzen Standberichtes zur Umsetzung der Massnahmen jeweils einmal pro Jahr koordiniert mit dem Controlling zum Leistungsauftrag erfolgen. Inhalt:

- Einleitung mit allgemeinem Überblick der aktuellen Situation sowie Rückblick auf das vergangene Jahr
- Je Massnahmenblatt wird aufgezeigt, ob und welche Arbeiten/Prozesse/Projekte/Abklärungen usw. durchgeführt wurden.
- Mittels eines Ampelsystems wird eine Übersicht der Zielerreichung sowie des Umsetzungsstandes der Massnahmen geschaffen.
- Ausblick auf das kommende Jahr mit den Schwerpunkten und wichtigsten nächsten Schritten
- Zwischenfazit (2030/2035)

Nach 5 und 10 Jahren sollte ein Zwischenfazit und eine erneute Standortbeurteilung vorgenommen werden. Darauf basierend können strategische Anpassungen/Ergänzungen bezüglich der Umsetzung vorgenommen werden. Nach 10 Jahren bietet sich die Revision des ÖV-Konzeptes mit einer grundlegenden Überarbeitung der Ziele und Massnahmen an.

Bezug zum Masterplan Mobilität

Wird im Rahmen der Erarbeitung des Masterplan Mobilität ein Controlling zur Gesamtmobilität aufgebaut, kann dannzumal das Controlling zum ÖV-Konzept darin integriert werden.

Bezug zum Legislaturprogramm

Die Ziele der Mobilitätsstrategie 2040 und des ÖV-Konzeptes werden in geeigneter Form in das Legislaturprogramm 2024-2028 integriert.

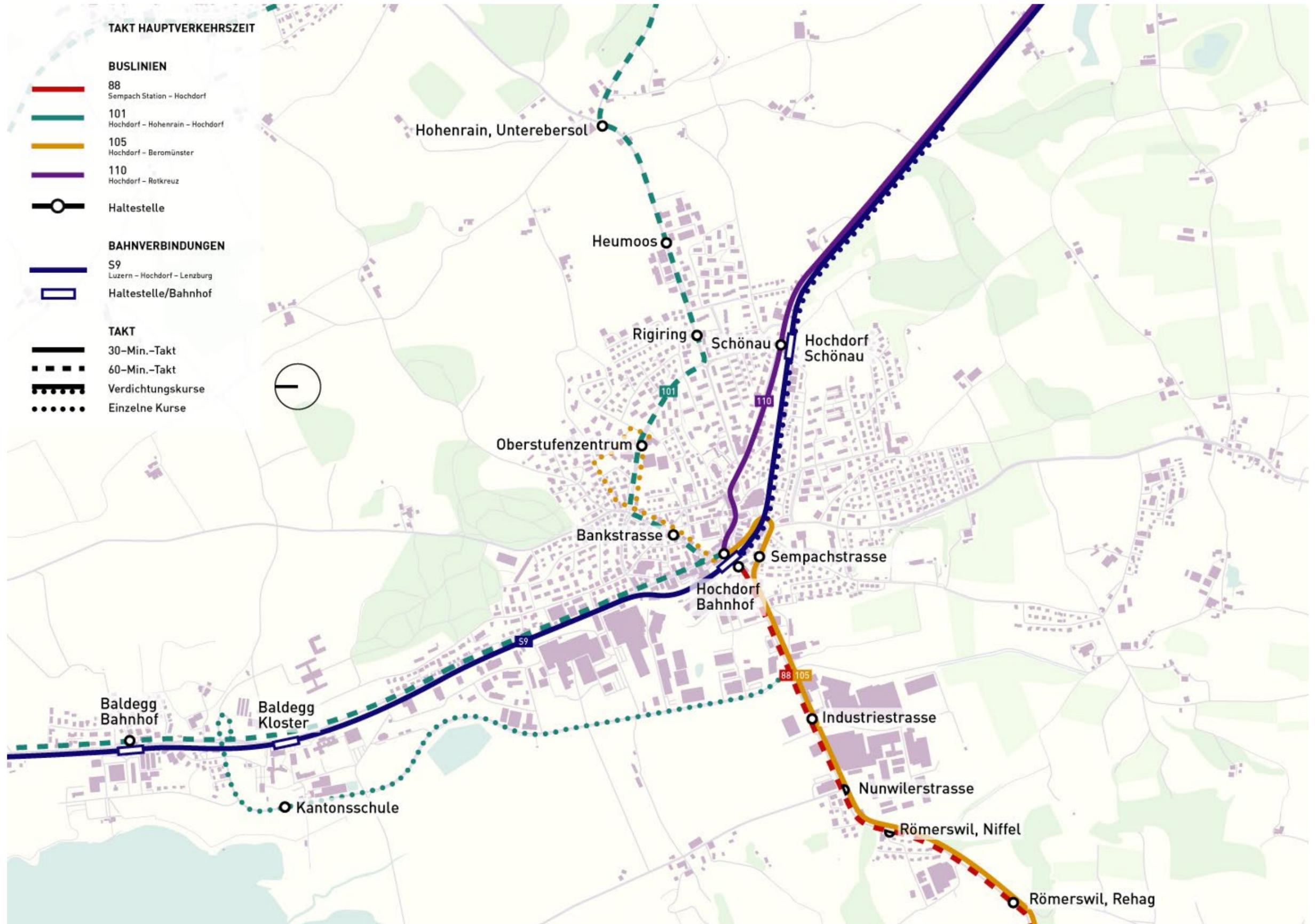
Grundlagen und Quellen

Folgende Grundlagen (Liste nicht abschliessend) wurden für die Erarbeitung des ÖV-Konzept Hochdorf verwendet:

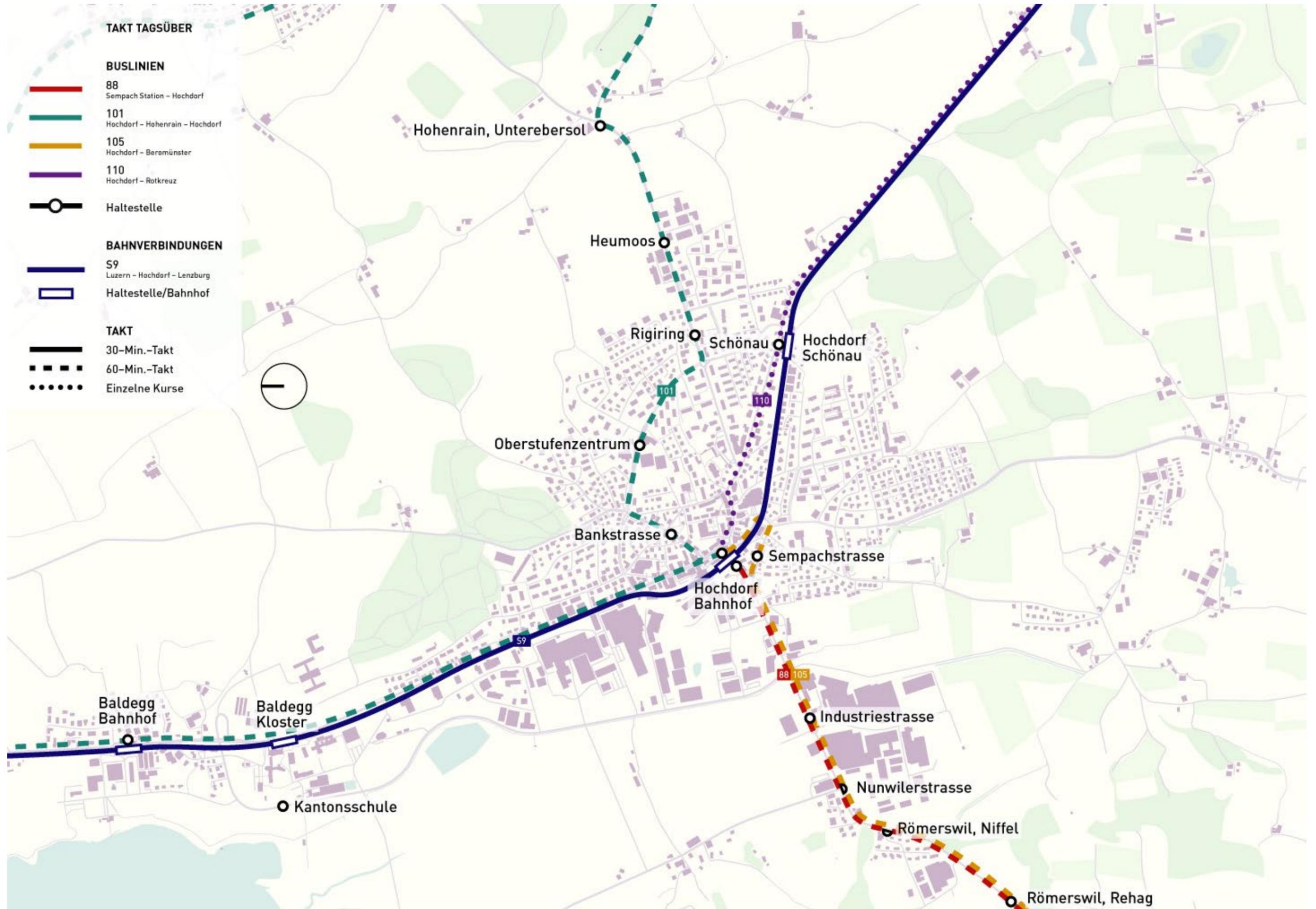
- [1] Kanton Luzern: Kantonaler Richtplan (2009, teilrevidiert 2015)
- [2] Kanton Luzern: Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (2021)
- [3] Kanton Luzern: ÖV-Bericht 2023 bis 2026 (2022)
- [4] Verkehrsverbund Luzern: Bus 2040 Strategische Netzentwicklung (2022)
- [5] Idee Seetal: Regionaler Entwicklungsplan Seetal (2007, Ausgabe 2021)
- [6] Gemeinde Hochdorf: Siedlungsleitbild (2015)
- [7] Gemeinde Hochdorf: Kommunalen Verkehrsrichtplan (2008)
- [8] Gemeinde Hochdorf: Mobilitätsstrategie Hochdorf 2040 (2023)
- [9] www.map.geo.admin.ch (2024)
- [10] Kanton Luzern: Planungssynthese Seetal, https://vif.lu.ch/kantonsstrassen/projekte/planung_studien/luzern_nordost/Seetal_Synthese (2024)
- [11] Kanton Luzern: ZMB Umfahrung Hochdorf, https://vif.lu.ch/kantonsstrassen/projekte/planung_studien/luzern_nordost/umfahrunghochdorf (2024)
- [12] Reisezeitanalysen: fuerstenberger.shinyapps.io/minimal_travel_times/ (2024)
- [13] Pendlermobilität BFS Gemeindematrix 2018, <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/kataloge-datenbanken/tabellen.gnpdetail.2020-0613.html> (2018)
- [14] LUSTAT Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2023)
- [15] Kanton Luzern, <https://map.geo.lu.ch/oev/netz/> (2024)
- [16] SBB: Netzkarte Personenverkehr Ein- und Aussteigende, [Trafimage Webkarten – Netzkarte Personenverkehr | SBB](https://www.sbb.ch/de/trafiimage-ueberblick/ueberblick-ueber-netzkarte-personenverkehr-sbb) (2024)
- [17] VVL: Busbevorzugungsprojekte, <https://www.vvl.ch/oev-angebot/angebotsplanung/planungsumfeld/busbevorzugungsprojekte> (2023)

Anhang

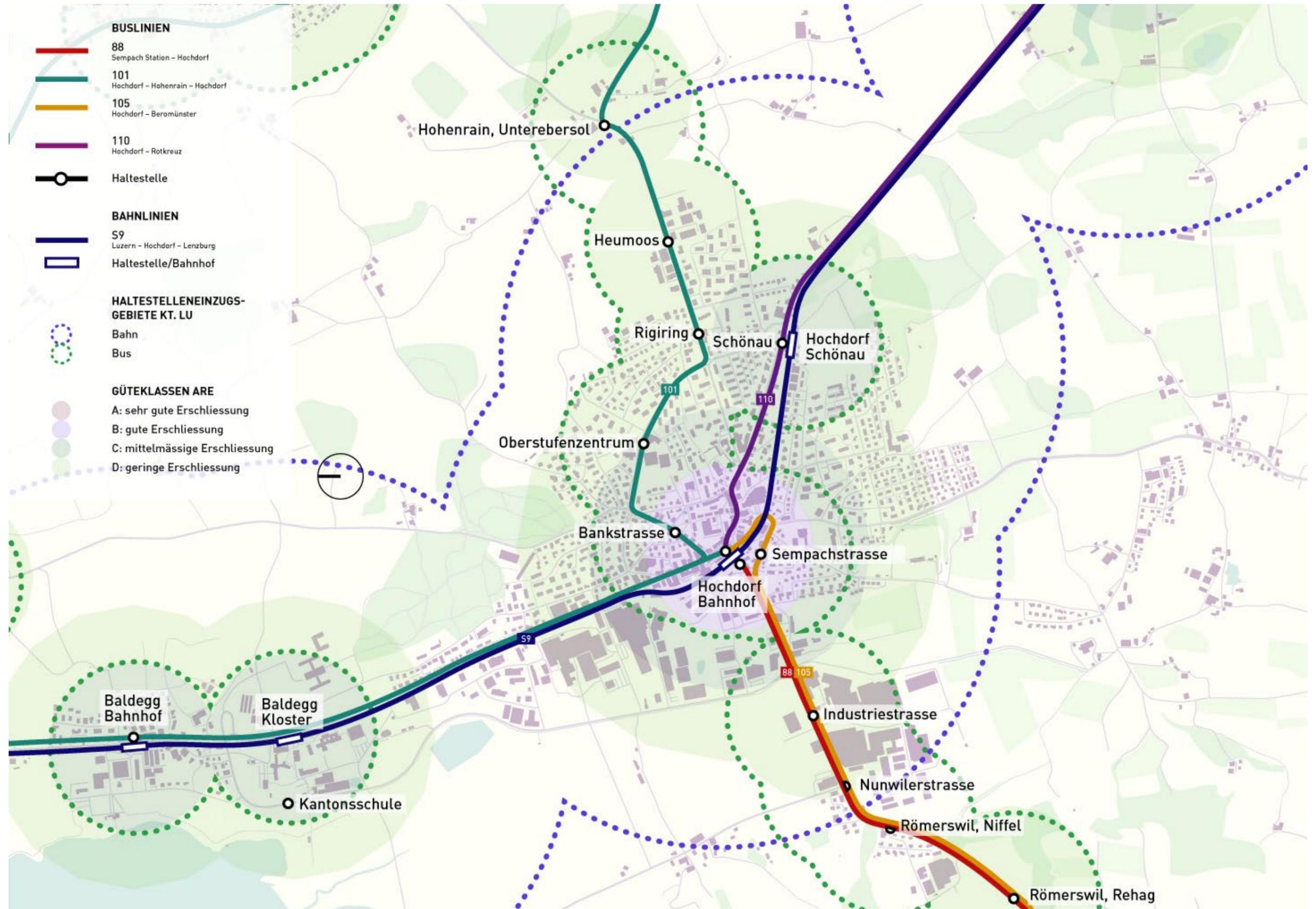
Anhang 1: ÖV-Angebot HVZ



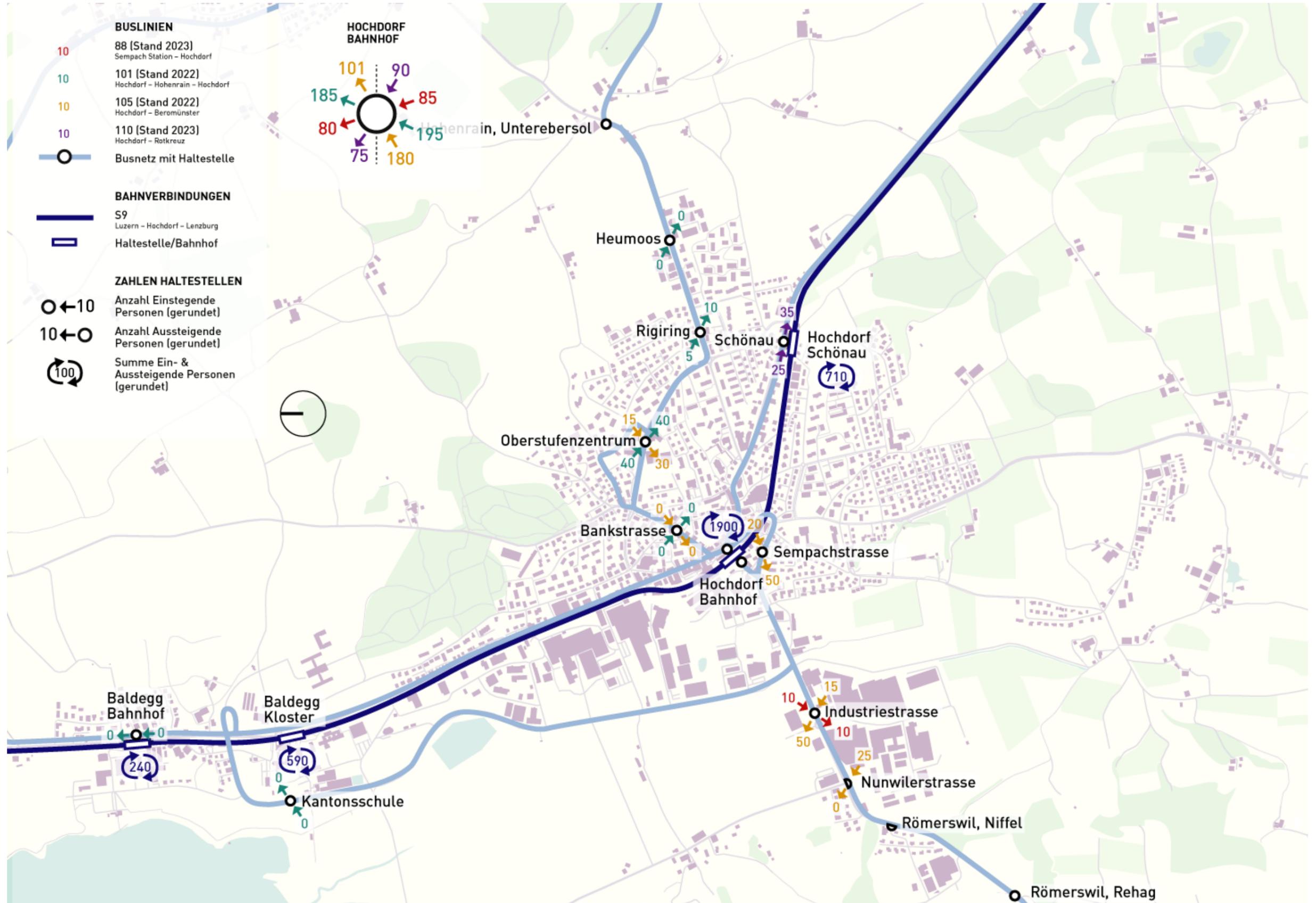
Anhang 2: ÖV-Angebot tagsüber



Anhang 3: ÖV-Erschliessung



Anhang 4: ÖV-Fahrgastzahlen



metron



Mobilitätsstrategie
HOCHDORF | 2040

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11